



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

**El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad y el Derecho a la
Seguridad Vial en Lima Metropolitana 2014- 2016.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR

José Eduardo Bendezu Cruz

ASESOR

Dr. Jorge Rodríguez Figueroa

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Derecho Penal

LIMA – PERÚ.

2017

Página del jurado

.....

Carlos Alberto, URTEAGA REGAL

Presidente

.....

José Carlos, GAMARRA RAMON

Secretario

.....

José Jorge, RODRÍGUEZ FIGUEROA

Vocal

Dedicatoria

A Dios, por ser mi fortaleza, a mi querida esposa Lucero, mi incondicional compañera, a mis amados padres y queridas hermanas que me apoyaron siempre, pero sobre todo a mis hijos hermosos, que son mi mayor motivación para ser una mejor persona y demás familiares que contribuyeron a este logro.

Agradecimiento

A mis asesores por el profesionalismo demostrado a lo largo del curso y a mis compañeros quienes con su contribución y apoyo se culminó la presente investigación.

Declaración de autenticidad

Yo José Eduardo BENDEZÚ CRUZ con DNI N° 44861927 a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Derecho, Escuela de Derecho, declaro bajo juramento que:

1. La Tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de cita y referencias para las fuentes consultadas, por lo tanto la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto plagiado, es decir, no ha sido publicada ni presentada con anterioridad para obtener el grado o título profesional alguno.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, duplicados ni copiados y por tanto los resultados que se presentan en la presente tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

En tal sentido de identificarse fraude, plagio, auto plagio, piratería o falsificación asumo la responsabilidad y las consecuencias que de mi accionar deviene, sometiéndome a las disposiciones contenidas en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Lima, julio del 2017.

José Eduardo BENDEZÚ CRUZ
DNI N° 44861927

Presentación

Señores miembros de Jurado, presento ante ustedes la Tesis titulada El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad y el Derecho a la Seguridad Vial en Lima Metropolitana 2014- 2016, con la finalidad de analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo para obtener el Título Profesional de abogado.

Esperando cumplir con los requisitos de aprobación.

Lima, julio de 2017.

El Autor

Índice

	Página
Página del Jurado	ii
Agradecimiento	iii
Dedicatoria	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
Índice de Tablas	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
I. INTRODUCCIÓN	1
Aproximación temática	2
Trabajo previos	4
Teorías relacionadas al tema	12
Formulación del problema de investigación	28
Justificación	28
Objetivos	30
Supuesto Jurídico	31
II. METODO	33
2.1. Tipo de investigación	34
2.2. Diseño de investigación	34
2.3. Caracterización de sujetos	35
2.4. Población y Muestra	35
2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.	36
2.6. Método de análisis de datos	38
2.7. Tratamiento de la información: Unidades temáticas	39

2.8. Aspectos éticos	39
III. RESULTADOS	41
3.1. Descripción de resultados	42
3.1.1. Resultado del análisis de la legislación	42
3.1.2. Resultado del análisis de fuente documental	44
3.1.3. Resultado del análisis e interpretación de la Posición de expertos (entrevistas)	44
IV. DISCUSIÓN	50
V. CONCLUSIONES	59
VI. RECOMENDACIONES	61
VII. REFERENCIAS	63
VIII. ANEXOS	68
Anexo 1: Matriz de consistencia	79
Anexo 2: Fichas de Validación de Instrumento	70
Anexo 3: Instrumentos	73
Anexo 4: Entrevistas	77
Anexo 5: Criterios de recolección de datos	111
Anexo 6: Matriz de entrevistados	112
Anexo 7: Matriz de confiabilidad	113
Anexo 8: Abreviatura utilizadas	114

Índice de Tablas

	Página
Tabla 1: Accidentes de tránsito entre los años 2014-2016	7
Tabla 2: Distribución porcentual de las causas de accidentes de tránsito en el 2016.	7
Tabla 3: Repercusión del alcohol en el cuerpo y desempeño	11
Tabla 4: Categorización	39

Resumen

La presente investigación titulada El delito de conducción en estado de ebriedad y el derecho a la seguridad vial en Lima Metropolitana 2014- 2016, surge de la preocupación permanente y constante ya que desde mi labor como efectivo policial compruebo que esta problemática cada vez afecta a más personas y al parecer los mecanismo legales existentes no vienen siendo efectivos para revertirlo.

Durante el desarrollo de la investigación se analizó la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito causados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

Se realizó un análisis de los criterios jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad, puesto que por este mecanismo legal se vienen imponiendo sanciones benignas para el imputado, es decir no aplican penas privativas de libertad efectiva para este delito, medida que no ha resultado eficaz en la prevención y disminución de esta conducta irresponsable.

Ante esta problemática el Estado debe actuar de modo más estratégico y firme, ya que las instituciones para tal fin no han neutralizado los accidentes de tránsito generados por la alcoholemia del conductor.

Pongo a consideración de la comunidad jurídica, que este trabajo realizado desde un enfoque cualitativo, se entrevistó a expertos en la materia, se consultó fuentes documentales pertinentes y se planteó una trayectoria metodológica, objetivos y supuestos jurídicos que fueron aprobadas en su momento por el asesor metodólogo. Todo ello ha quedado validado y demostrado, por tanto, se cumple con el rigor académico necesario.

Palabras claves: Delito de conducción en estado de ebriedad, derecho a la Seguridad vial.

Abstract

The present investigation entitled The crime of driving while intoxicated and the right to road safety in Metropolitan Lima 2014- 2016 arises from the constant and constant concern since from my work as a police officer I verify that this problem every time affects More people and apparently existing legal mechanisms are not being effective to reverse it.

During the development of the research, it is intended to analyzer the effectiveness of legal treatment in the prevention of traffic accidents caused by drunk driving in Metropolitan Lima during the years 2014-2016 due to the lack of presence of State institutions Commissioned for such mission.

It will also analyze the legal criteria of application of the principle of opportunity in the crime of driving while intoxicated, since by this legal mechanism benign penalties have been imposed for the accused, that is to say they do not apply effective custodial sentences for this crime, measure Which is not effective in preventing and reducing this irresponsible behavior.

Faced with this problem, the State must act more strategically and firmly, since the institutions for this purpose have not neutralized the high levels of traffic accidents generated by the driver's breathalyzer.

I refer to the legal community, that this work carried out from a qualitative approach, interviewed experts in the field, consulted relevant documentary sources and proposed a methodological trajectory, Objectives and legal assumptions that were approved at the time by the methodological adviser. All this has been validated and proven, therefore, meets the academic rigor required.

Key words: Driving crime while intoxicated, right to security.

I. INTRODUCCIÓN

Aproximación temática

En los últimos años se ha experimentado un crecimiento en el parque automotor nacional, lo que ha conllevado a una masificación del uso de vehículos automotores de uso particulares como de transporte público, originando graves inconvenientes en la población tanto en su derecho de seguridad vial como a la vida.

Dentro de esta problemática se identificó que la conducción de vehículos con ingesta de alcohol en la sangre es una de las causas de mayor accidentabilidad en Lima Metropolitana que provocan cuantiosas pérdidas humanas, lesiones graves y pérdidas económicas; y pese a los esfuerzos realizados por el Estado sus autoridades no han podido contrarrestar esta situación, es por ello que el objetivo principal de la investigación radica en analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Desde el análisis de la legislación penal por regla general las personas que cometen el delito de conducción en estado de ebriedad estipulado en el Art. 274 del Código Penal, suelen acogerse al mecanismo legal denominado principio de oportunidad, que si bien es una herramienta legal muy útil para resarcir el daño causado al agraviado de manera inmediata y disminuir la carga procesal existente, para el caso en concreto de disminución de la criminalidad no viene siendo eficaz, debido a que la conducta irresponsable de conducir en estado etílico no ha podido ser controlada, ocasionando cada año miles de muertes e innumerables lesiones de los ciudadanos de Lima Metropolitana.

En cuanto al tratamiento Internacional para reducir la problemática de la conducción en estado de ebriedad, la Organización Mundial de la Salud sostiene que la conducción bajo influencias de alcohol es considerada la tercera causa de accidentes de tránsito a nivel mundial, debido a este problema, diversos países han diseñado planes y políticas para prevenir y reducir sus efectos, en Chile por ejemplo su legislación penal señala que el

límite de grado de alcohol permitido es de 0.20 G/L (Cero gramos con veinte centigramos por litro de sangre) tanto para los conductores de vehículos particulares como los de transporte público y de carga.

Por su lado, en Paraguay la tolerancia es 0.0 G/L, en este país no se permite que una persona luego de ingerir bebidas alcohólicas pueda conducir un vehículo automotor, del mismo en el continente Europeo, la leyes penales Húngaras establecieron que la tolerancia es Cero (0.0 G/L) es decir no existe un grado mínimo permitido para la conducción bajo influencia de alcohol, en España el delito de ebriedad es sancionado con pena privativa de la libertad.

Dentro de los riesgos que conlleva manejar en estado de ebriedad tenemos la disminución de las capacidades de percepción en el conductor, su operatividad disminuye considerablemente al momento de estar al volante, visibilidad borrosa, factores que aumentan las probabilidades de qué ante cualquier obstáculo en la vía pública (cruce de peatones, animales o circulación de otros vehículos) el conductor no tenga la capacidad necesaria para superar dicha situación y sea más propenso a ocasionar un accidente de tránsito con resultados dañinos para la integridad de las personas, quebrantándose los principios de seguridad, confianza y conducción reglamentada.

Por tanto, desde esta primera aproximación temática al objeto de investigación, queda dilucidado que existe una gran preocupación por el problema que desencadena la irresponsabilidad de los conductores quienes operan un vehículo bajo los efectos de alcohol, generando con su acción una mayor probabilidad de participar en un accidentes de tránsito, contraviniendo el derecho a la seguridad vial de los ciudadanos de Lima Metropolitana, que definitivamente resultan ser según estadísticas los más perjudicados en este tipo de sucesos.

Trabajo previos

Antecedente Nacional

Respecto a los trabajos previos, se puede mencionar que desde hace muchos años se vienen realizando estudios que tienen como finalidad la disminución y erradicación de los accidentes de tránsito provocados por la ingesta de alcohol en el país.

Del Carpio (2015) en su Tesis titulada *La Capacidad del Estado Peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia*, para obtener el grado académico de Doctor en la Pontificia Universidad Católica del Perú; señala a manera de conclusión que entre los problemas que aquejan la efectividad del Estado Peruano se encuentra, la falta de control adecuado de las normas, la existencia de una duplicidad de normativa, ya que si bien el Ministerio de Transporte y Comunicaciones dicta normas, de igual forma lo hace la Municipalidad de Lima, motivo por el cual no se puede hacer una efectiva coordinación con la PNP. El Perú es el primer país en accidentes de tránsito, siendo la segunda causa principal la ingesta de bebidas alcohólicas. (p. 71).

Como se hizo mención en la investigación realizada por el citado autor, uno de los problemas del alto índice de accidentabilidad en Lima Metropolitana se debe a la conducción de vehículos con ingesta de alcohol en la sangre y que no existe un control adecuado por parte de las autoridades locales, además de una duplicidad de normas que perjudican el accionar de la Policía Nacional del Perú.

Del Carpio dentro de las recomendaciones aportadas, señaló que las autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas propongan la reducción del grado de intoxicación alcohólica, de tal forma que un conductor que tiene la responsabilidad de cuidar la seguridad de sus pasajeros no pueda ingerir bebidas alcohólicas antes de manejar. Menciona además que la implementación de una nueva norma no genera ningún costo y contribuiría a regular los accidentes de

tránsito por alcoholemia y a que los ciudadanos tomen conciencia tanto para la sociedad como para el Estado (p. 79).

En cuanto a los niveles de alcohol por litro de sangre, el autor recomendó que se reduzca el grado de alcohol establecido en el Código Penal puesto que en la actualidad son (0.50 G/L en vehículos particulares y 0.25 G/L para los vehículos de uso de pasajeros y de carga), puesto que con el grado de alcohol señalado en el Código Penal se suscita efectos en el organismo del conductor disminuyendo su capacidad de atención a situaciones de peligro generando una mayor probabilidad de cometer un accidente de tránsito, medida que contribuiría en la disminución de este delito.

Por otra parte el autor señaló que al fijarse un parámetro permitido de alcohol no sancionado por la legislación penal, los conductores crean una percepción equivocada respecto a la cantidad de alcohol que podrían ingerir y el cual no superaría los límites establecidos por Ley, pero como se pretende analizar en los puntos siguientes basta que se ingiera un mínimo de alcohol en el organismo para que la conducción de un vehículos se torne insegura.

En Paraguay así como en Hungría la Tasa de alcoholemia es 0.0 G/L, iniciativa que debe ser considerada por el Legislativo, a fin de contrarrestar los altos niveles de accidentabilidad por la ingesta de alcohol en el conductor.

Entre los factores que influyen en la persona para que consuman bebidas alcohólicas y conduzca, el Psicólogo De Lama en su investigación titulada *Revisión Sistemática sobre el Factor Humano en la Seguridad Vial del Perú*, permitió conocer y comparar actitudes hacia el consumo de bebidas alcohólicas entre los choferes de vehículos particulares y de transporte público con licencia retenida por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, concluyendo que:

- 1) Los choferes particulares tienen un mayor conocimiento, una mayor valoración de los efectos de alcohol y más conciencia de las consecuencias negativas que implica el consumo de bebidas alcohólicas, respecto a los conductores de servicio público.

- 2) Los choferes de servicio público revelan comportamientos diferenciados vinculados con las actitudes hacia el alcohol como facilitador social, en comparación con los conductores particulares.
- 3) Los choferes comprendidos entre los 16 y 25 años presentan una disposición menos controlada, más relajada y permeable al consumo de bebidas alcohólicas (2015, p. 33).

De la referida investigación se dedujo que tanto los conductores de vehículos de transporte público como los particulares, son susceptibles de consumir bebidas alcohólicas debido a múltiples factores que ponen en riesgo la seguridad en las vías, contradiciendo con ello lo estipulado en el Art. 274 del Código Penal, respecto a la diferenciación del grado mínimo de alcohol para conductores particulares (0.5 G/L) que de los conductores de vehículos de transporte público y carga (0.25 G/L); es por ello que una medida para reducir los accidentes de tránsito es la homologación del grado de alcohol a 0.0 G/L tanto para los conductores de vehículos particulares como de transporte público y carga.

Otro antecedente de estudio de la problemática a nivel nacional, fue lo realizado por la Organización Mundial de la Salud, mediante *El Informe sobre situación Mundial de la seguridad Vial: Es hora de pasar a la acción*, en la que constató que en el Perú el 11% de muertes por accidentes de tránsito son atribuidas al consumo de alcohol y pese a que se cuenta con legislación sobre el consumo de alcohol y conducción, la eficacia de la aplicación de estas leyes ha sido de solo 20% (2009, p. 27).

El estudio en mención señaló que la persona que conduce bajo efectos de alcohol aumenta el riesgo de ocasionar un accidente de tránsito de consecuencias mortales y lesiones graves, cuando el nivel de alcohol en la sangre están por encima de los 0.04 %. (2009, p. 29).

En cuanto a la accidentabilidad en el Perú durante el año 2016, la Dirección General de Estadística de la Policía Nacional del Perú elaboró el “Anuario 2016” de donde se obtuvo información de los accidentes de tránsito ocurridos

a nivel nacional, teniendo como las principales causas: El exceso de velocidad (32%), Imprudencia del conductor (28%) y la ebriedad del conductor (7%). (Policía Nacional del Perú- Dirección de Estadística, 2016, p.127).

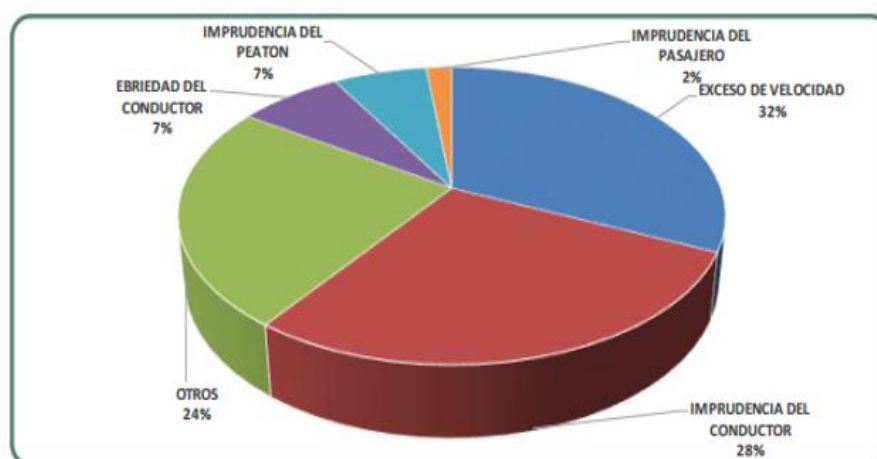
Tabla 1: Accidentes de tránsito entre los años 2014-2016.

	2014	2015	2016
TOTAL	101 104	95 532	89 304

Fuente: Dirección General de Estadística, Anuario PNP 2016 (2017, p.127).

De la tabla anterior, se puede apreciar que los accidentes de tránsito en los últimos años presenta un promedio de 90 000 accidentes de tránsito, lo que resulta preocupante, puesto que una de las causas que originan estos eventos son la ebriedad del conductor, irresponsabilidad de miles de conductores que día a día realizan estas acciones sin importarles la vida de los demás, atribuido a ello la falta de interés del Estado para crear mecanismos eficaces de prevención, fiscalización y sensibilización que contrarreste esta problemática que cada año se lleva miles de vidas y cuantiosas pérdidas económicas.

Tabla 2: Distribución porcentual de las causas de accidentes de tránsito.



Fuente: Dirección General de Estadística, Anuario PNP 2016 (2017, p.132).

En cuanto a los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana durante el año 2016, a través de la Dirección de Estadística de la Policía Nacional del Perú, que Lima es la ciudad de mayor incidencia de estos hechos con 49 304

accidentes de tránsito, produciéndose alrededor de 432 muertes y 23 561 heridos.

De la tabla anterior, se evidenció que entre las causas más frecuentes de accidentes de tránsito a nivel nacional en el año 2016, se tiene la ebriedad del conductor con **6 522** casos, representando el 7% de la totalidad de accidentes de tránsito y si hablamos únicamente de las causas de los accidentes de tránsito ocurridos en Lima Metropolitana, se suscitaron **2 536** accidentes de tránsito originados por la ebriedad del conductor. (Dirección de Estadística PNP, 2016, p.132)

Respecto los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en el año 2015, Lima Metropolitana ocurrieron **3 341 casos** de los 7 754 accidentes de tránsito suscitados a nivel nacional. (Dirección de Estadística PNP, 2015, p. 131).

Respecto a los accidentes de tránsito originados por la ebriedad del conductor en el año 2014, en Lima Metropolitana se registró la cantidad de **3 757 casos** de los 9 951 accidentes de tránsito ocurridos a nivel nacional. (Dirección de Estadística PNP, 2014, p. 127)

De la citada fuente estadística de los accidentes de tránsito por la ingesta de alcohol en el conductor ocasionaron miles de lesionados y centenares de muertes en Lima Metropolitana, se corroboró la existencia de un problema que se encuentra vigente y que hasta la actualidad no tiene una solución total ni parcial.

Respecto a las denuncias por el Delito contra la Seguridad Pública, Peligro Común en la modalidad de conducción en estado de ebriedad, se obtuvo que durante el año 2016 se registraron 27 372 denuncias a nivel nacional y en lo que respecta a la ciudad de Lima Metropolitana, se registraron alrededor de 4 294 denuncias por el delito de conducción en estado de ebriedad, denuncias que respecto a los años anteriores tienden a ser ascendentes. (Dirección de Estadística PNP, 2016, p. 28-34)

Asimismo se obtuvo información acerca de los conductores infractores al Reglamento Nacional de Tránsito durante el año 2016 el cual guarda directa relación con los intervenidos por el delito de conducción en estado de ebriedad, dentro de estas infracciones denominadas “Muy Graves” se encuentran las infracciones “M-01” las cuales se imponen cuando una persona conduce un vehículo bajo efectos de alcohol en la sangre en proporción superior a lo previsto por el Código Penal y ocasiona un accidente de tránsito, y la infracción “M-02” impuestas a quien conduce con presencia de alcohol en la sangre superior a lo previsto en el Código Penal y comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo, con un resultado de **26,911 infracciones** al Reglamento Nacional de Tránsito en todo el territorio nacional, en cuanto a Lima Metropolitana se impusieron la cantidad de **5 608 infracciones**, de las cuales **3 683 infracciones** fueron por conducir en estado de ebriedad y **1 925 infracciones** por conducir en estado de ebriedad y haber ocasionado en un accidentes de tránsito. (Dirección de Estadística PNP, 2016, p.160)

Por su parte el Consejo Nacional de Seguridad Vial (2015) realizó una investigación sobre las causas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana durante los años 2010 - 2015, el cual identificó que las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana se encuentra el conducir en estado de ebriedad, solo detrás del exceso de velocidad y la imprudencia del conductor.

Antecedente Internacional

Respecto a los antecedentes internacionales sobre la problemática abordada en esta investigación se cuenta con el trabajo realizado por Bejarano y Castro en su investigación titulada *El principio de oportunidad en el derecho comparado*, para obtener el grado de Especialista en Derecho Penal Probatorio en la Universidad de Medellín – Colombia, en la que sostuvieron que los fines del principio de oportunidad son la eficiencia y eficacia del sistema, descriminalización, descongestión, resarcimiento de las víctimas, celeridad por utilidad o en delitos de insignificancia, disminución de la carga laboral (2011, p.116).

El autor mencionó que la razón de ser del principio de oportunidad se basa en la eficiencia y eficacia del sistema penal, en la descriminalización del delito, la descongestión de los procesos en las sedes judiciales, resarcimiento del daño causado a los agraviados, celeridad necesaria en algunos procesos de interés menor.

Detalla además que el principio de oportunidad posee límites en su aplicación y debe ser considerado por los operadores de justicia, en este caso los Jueces y Fiscales, los parámetros que señala en la investigación son de respetar el principio de igualdad ante la Ley, es decir que los procesos deben ser iguales para todos y luego de un exhaustivo análisis del caso y de la peligrosidad de la conducta para la sociedad recién pueda aplicar la norma en concreto.

En cuanto a legislación comparada en Colombia el principio de oportunidad consiste en la facultad que tiene la Fiscalía de suspender, interrumpir o renunciar a la persecución penal por razones políticas criminales. Para Urbano el principio de oportunidad es definido como la atribución que tiene los representantes de la Fiscalía General de la Nación de suspender o renunciar a la persecución penal por razones político-criminales, es una atribución reglada y sometida a control. (2006, p.34).

Caffarella define al principio de oportunidad como la facultad de los encargados de la persecución penal quienes a bases de criterios de política criminal y procesal en no iniciar una investigación, de suspenderla momentáneamente la ya iniciada o de culminarla antes de llegar a sede judicial, aun cuando se cumplan los presupuestos para el inicio de una investigación. (1996, s.p.)

En cuanto a las características de los conductores que ingieren bebidas alcohólicas, la Organización Panamericana de la Salud en su investigación titulada *Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales (2010)* señala respecto a la ingesta de alcohol en la sangre que los conductores que han bebido están expuestos a un riesgo de verse envueltos en accidentes mucho mayor que el que corren los conductores que no han consumido bebidas alcohólicas, y ese riesgo se aumenta a mayor

concentración de alcohol en la sangre. Entre los motociclistas se ha calculado que un nivel de alcoholemia superior a 0.05 G/ 100 ml aumenta hasta 40 veces el riesgo de sufrir un accidente de tránsito, en comparación a una alcoholemia equivalente a cero (p. 8).

Respecto a la influencia de ingesta de alcohol en el cuerpo humano, la Organización Panamericana de la Salud señaló que los límites de alcoholemia varían entre 0.00 y 0.08 g/100 ml., siendo el único límite garantista el de 0.00 g/100 ml. Asimismo las actividades para hacer cumplir las leyes deben ser guiadas por la información y estar orientadas a promover la percepción entre los conductores de que pueden ser sometidos a las pruebas en cualquier lugar y cualquier momento (2010, p.18).

Tabla 3: Repercusión del alcohol en el cuerpo y desempeño

CAS (g/100 ml)	Efectos en el organismo
0,01-0,05	Aumento de las frecuencias cardíaca y respiratoria
	Disminución de diversas funciones cerebrales centrales
	Comportamiento incoherente al ejecutar tareas
	Disminución del discernimiento y pérdida de inhibiciones
	Sensación moderada de exaltación, relajación y placer
0,06-0,10	Sedación fisiológica de casi todos los sistemas
	Disminución de la atención y del estado de alerta, re ejos más lentos, deterioro de la coordinación y disminución de la fuerza muscular
	Reducción de la capacidad de tomar decisiones racionales o de ejercer el discernimiento
	Aumento de la ansiedad y la depresión
	Disminución de la paciencia
0,11-0,15	Re ejos considerablemente más lentos
	Deterioro del equilibrio y del movimiento
	Deterioro de algunas funciones visuales
	Articulación confusa de las palabras
	Vómitos, especialmente cuando se alcanza con rapidez este nivel de alcoholemia
0,16-0,29	Grave deterioro sensorial, incluida la disminución de la percepción de estímulos externos
	Grave deterioro motor, por ejemplo, tambaleos o caídas frecuentes
0,30-0,39	Estado de estupor, falta de respuesta
	Pérdida de conciencia
	Anestesia comparable a la de una intervención quirúrgica
	Muerte (en muchos casos)
0,40 y superiores	Inconsciencia
	Cese de la respiración
	Muerte, por lo general causada por insuficiencia respiratoria

Fuente: Organización Panamericana de la Salud. Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales (2010, p. 9).

De la anterior Tabla sobre los efectos de alcohol en la persona estos son inmediatos, dependiendo de la cantidad consumida pueden ser depresivos o estimulantes. Como se observa dependiendo del consumo de alcohol, se produce un menoscabo en las facultades del conductor y se incrementa las probabilidades de sufrir un accidente de tránsito, ya que perjudica la capacidad de discernimiento, reduce la atención y agudeza visual, además de tornar los reflejos más lentos.

En la señalada investigación elaborada por la OPS advirtió que en niveles mínimos de alcohol en el organismo el conductor puede presentar una disminución en su capacidad de discernimiento, empobrece la visión aumentando la probabilidad de ocasionar un accidente de tránsito.

La conducción de vehículos sumado al consumo de alcohol conlleva un riesgo directo en provocar accidentes de tránsito, este riesgo no solo es repercutido al conductor del vehículo sino también a terceros, en especial medida a los peatones y transeúntes, asimismo estos conductores están expuestos a participar en accidentes de tránsito mucho más graves de los que no han consumido bebidas alcohólicas.

Teorías relacionadas al tema

En cuanto a las teorías relacionadas al tema, o también llamado Marco Teórico, Valderrama sostuvo que el marco teórico constituye un conjunto de teorías, principios, corrientes o enfoques científicos que existen en relación con el problema u objeto de investigación (2013, p.145).

Conforme a lo anterior el marco teórico es la base fundamental de la investigación, debiendo ser nutrida con teorías, corrientes, principios y enfoques científicos que puedan aclarar el problema de investigación con la finalidad de alcanzar el conocimiento necesario para la resolución del problema de investigación. Pues bien para seguir con el desarrollo de nuestra investigación tenemos a bien precisar los siguientes teorías, principios y corrientes a fin de despejar dudas que pudiesen surgir con el proceso de la misma.

Derecho a la seguridad vial y de tránsito

De acuerdo a Serrano (2004) en los accidentes de tránsito el derecho protegido es la seguridad vial, puesto que se pone en riesgo el derecho de tránsito y seguridad de la colectividad, debido a una conducta impropia que aumenta el riesgo de cometer un accidente debido a la conducción por alcoholemia (p. 719).

Los bienes jurídicos que son afectados por los accidentes de tránsito originados por conductores ebrios son: la vida, el libre tránsito y seguridad vial, puesto que los sujetos que conducen un vehículo automotor después de haber consumido bebidas alcohólicas no solo ponen en peligro sus vidas sino de todo aquel que transite por una vía pública, ya sea peatón u otro conductor de vehículos cuyas consecuencias pueden ser fatales.

Respecto a lo anterior dentro de los alcances de Seguridad Vial se encuentran los planes de prevención y reducción de la accidentabilidad en un determinado territorio, mediante mecanismos de control y fiscalización del cumplimiento de las normas de circulación de cada localidad, además de campañas en educación vial en las diferentes instituciones gubernamentales de una localidad.

Para Hernández (2003) el derecho de tránsito tiende a proteger en mayor medida posible a los peatones, así por ejemplo, establece la preeminencia absoluta de las preferencias peatonales sobre las vehiculares (p. 63). De lo antes citado el derecho de tránsito tiene a priorizar la seguridad del peatón, es decir busca la seguridad de los sujetos más vulnerables en este tipo de situaciones, evidenciando la participación y preocupación estatal de la preferencia peatonal sobre la vehicular.

En cuanto al derecho a seguridad vial, la cual está relacionada directamente con el derecho a la paz y la tranquilidad, la Constitución Política del Perú en su artículo 2 inciso 2 señala lo siguiente: Toda persona tiene derecho a la paz, a la tranquilidad". Como señala la Constitución, todo ciudadano merece vivir en paz y armonía, en un ambiente equilibrado y adecuado para su desarrollo,

entendiéndose que para cumplir estas premisas el Estado debe velar por el estricto cumplimiento de sus normas a fin de garantizar la protección de los derechos de sus ciudadanos como son: la vida, la libertad de tránsito, tranquilidad y seguridad.

La seguridad vial como concepto colectivo se constituye en un bien jurídico importante que debe ser tutelado por el Derecho Penal, esto con la finalidad de reducir los altos índices de criminalidad en el ámbito de la circulación.

Desde el análisis de la legislación comparada en España, su Código Penal considera como delito contra la Seguridad Vial, varios hechos que atenten contra la correcta circulación vial y ocasionan accidentes de tránsito. Este panorama también se da en Argentina como acontecimiento de tránsito. (Luz Ambar, 2017, p. 5).

El delito de conducción en estado de ebriedad

Previo a los alcances del delito de conducción en estado de ebriedad, se dirá brevemente lo referido al delito como concepto. Para Carrara (2010) el delito es la infracción de la ley del Estado promulgada para proteger la seguridad ciudadana, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso (s.p.).

Por su lado, para Muñoz y García (2004) refieren que la teoría del delito es un sistema categorial clasificatorio y secuencial, en el que, peldaño a peldaño, se va elaborando a partir del concepto básico de la acción los diferentes elementos esenciales comunes a todas las formas de aparición del delito (p 205).

El presente delito se ve realizado por aquella persona que hace uso de un vehículo ya sea para transportar personas, pasajeros o cosas y lo realiza luego de haber ingerido bebidas alcohólicas, para ello es importante que lo realice en un determinado tiempo y distancia, es decir que se tiene cuenta la duración y distancia recorrida para que se configure la conducta ilícita. (Juan C.R., 1978, p.161)

De acuerdo a Hernandez (2003) el delito de manejar ebrio para ser considerado delito doloso se tiene que cumplir una serie de presupuestos, que permitan finalmente luego de una ardua investigación declararla responsable del mismo y establecido en nuestro cuerpo legal penal, es decir se tiene que dar la consumación del mismo, no se puede hablar de dolo sin antes no tener a ciencia cierta que si tuvo la intención de realizar la acción (p.48).

Nuestra legislación penal en su Art. 274° tipifica el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción cuando el agente conduce u opera un vehículo con presencia de alcohol en la sangre superior a 0.50 G/L (cero gramos, cincuenta centigramos de alcohol por litro de sangre), con una pena privativa de la libertad de seis meses a dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación y tratándose de vehículos transporte público, mercancía y carga en general encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36°, inciso 7).

El tipo penal del artículo 274 del Código Penal exige para su configuración una conducta consistente en conducir o maniobrar un vehículo bajo efectos de alcohol o de drogas. Al ser un tipo de peligro abstracto y alternativo, no se requiere la presencia del peligro material y menos aún un resultado lesivo, la mera conducción superior al límite legal de alcohol en la sangre configura la tipicidad positiva.

El delito de conducir en estado de ebriedad se está ante lo que en doctrina se le conoce como delito de mera actividad, para este delito no será exigible un resultado lesivo, porque la sola acción consume el delito, basta con el simple hecho objetivo de conducir con influencia alcohólica para que la conducta sea típicamente antijurídica y culpable, acreditándose tal resultado con la prueba de dosaje etílico.

El delito de conducción en estado de ebriedad es cometida por aquella persona que hace uso de un vehículo ya sea para transportar cosas o personas y lo realiza luego de haber ingerido bebidas alcohólicas, para ello es importante que lo realice en un determinado tiempo y distancia, es decir se tiene en cuenta el tiempo utilizado por el chofer y la distancia de recorrido, para que se configure la conducta ilícita. (p. 120).

En tal sentido se puede decir que conducir es también una forma de operar y/o manipular un vehículo automotor, en otras palabras un vehículo puede movilizarse a través de su sistema de dirección que finalmente es manipulada por el individuo que decide tomar y emprender un recorrido, claro está que para ello, dicho motor debe de estar encendido y es ahí que se da el tan ansiado viaje que no es otra cosa que movilizarse de un sitio a otro, guiado siempre por el conductor. (Gómez, 2010, p.77).

Es preciso aclarar que el delito de conducción en estado de ebriedad se configura a través del uso de una máquina que previste de un sistema que le permite realizar movimientos, es decir el individuo involucrado en un delito de esta naturaleza siempre tiene como medio para hacer posible la consumación del mismo un vehículo automotor, en tanto no podría ser posible cometer este delito con una máquina que necesita de otra fuerza distinta a la conducción, como directamente la humana o animal la misma que es movilizada a través de esta. (Muñoz, 2002, p.94).

Desde la doctrina se plantea que para la materialización de este delito, el sujeto que bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas conduce un vehículo automotor y ocasiona con su acción un riesgo latente para su vida o la integridad de otras personas (Vives, 1995 p.717).

Según el autor, este delito debe de estar relacionado con la materialización de un acto reprobable bajo la ingesta de sustancias alucinógenas y alcohólicas, mismo acto que debe producir el riesgo inminente de atentar contra la vida, el cuerpo y la salud de sí misma y de terceros.

El Principio de Oportunidad

Este Principio ha sido ampliamente abordado por la legislación, la doctrina y la jurisprudencia.

Desde el análisis doctrinario, Sendra menciona que el Principio de oportunidad es una facultad que le es conferida al titular de la acción penal, para disponer, bajo determinadas condiciones de interrumpir la acción penal, pese a la existencia de un hecho punible e identificación de su autor. Sendra añade que el principio de oportunidad viene hacer la posibilidad que el representante del Ministerio Público, cuenta para poder decidir, de acuerdo a ciertas reglas, si llevar a cabo la denuncia o abstenerse (1988, pp.56-105).

Por otro lado el principio de oportunidad viene hacer la situación en la que se le autoriza al Fiscal valorar la acción penal o evitar hacerlo, dando por concluido la investigación pese a que se tenga una clara evidencia de que él procesado a cometido el delito (Roxin, 1972, p.47).

El principio de oportunidad viene hacer un mecanismo a través del cual la persona involucrada en el hecho ilícito puede solicitar a nivel fiscal acogerse a este instrumento, y de otra parte el representante del ministerio público tiene la potestad de aceptar o rechazar esta solicitud, indicando además que es la contraposición teórica del Principio de legalidad. (Roxin, 1972, p.193)

Para Maier, el Principio de oportunidad es una facultad con la que cuentan los encargados de la persecución penal, para poder desistir de esta acción, al percatarse o tomar conocimiento de un hecho punible, es decir el Fiscal podrá decidir la sobre la viabilidad del ejercicio de la acción penal y su continuidad (1989, p.106).

Dentro de los criterios de aplicación del principio de oportunidad la norma establece que se da para delitos menores es decir cuando la pena privativa de libertad no supera los cuatro años, asimismo se dice que son delitos insignificantes, no porque sean delitos de menor capacidad ofensiva, sino que merecen ser subsanados de inmediato (García, 2000, p.64).

En el principio de oportunidad el representante del Ministerio Público tiene la posibilidad de convertirse en el ente de poner fin a un proceso en el cual una persona se ve involucrado por la comisión de un acto ilícito, la misma que se da por concluido a través de este mecanismo legal el cual es una contraposición al principio de legalidad. La aplicación del principio de oportunidad reglado el Ministerio Público puede ser convertida en un efectivo “agente de una política criminal basada en la idea de “última ratio” o “mínima intervención” (Rusconi, 1993, p.48).

Igualmente, la mínima intervención va de acuerdo a la idea de no limitar el principio de subsidiaridad, el mismo que legitima también la posibilidad de aplicar el principio de oportunidad, entendiendo que solo luego de intentar otros modos de solución al conflicto, debería aplicarse el Derecho Penal.

Nuestra legislación señala que el principio de oportunidad es considerada como una mecanismo alternativo de solución de conflicto y se encuentra regulado en el Art. 02 del Código Procesal Penal, es una mecanismo procesal para resarcir un daño a causa de una conducta ilícita, en donde participa el Fiscal como titular de la acción penal, el imputado y la parte agraviada, teniendo el Fiscal la facultad de iniciar el procedimiento de oficio o a pedido del imputado, dando dar por finalizado un proceso penal previa negociación entre las partes involucradas, obligándose al imputado al pago de una reparación civil por la comisión del delito, permitiéndosele previo cumplimiento de su obligación, se concluya su proceso no siendo condenado.

Desde el análisis de la legislación, conforme al Art. 2 inciso 1 literal a, b y c del Código Procesal Penal y su modificatoria Ley N° 30076 “Ley que modifica el Código Penal, Código de Ejecución Penal y Código de Niños y Adolescentes con la finalidad de combatir la seguridad ciudadana”, señala los criterios para la aplicación del principio de oportunidad, en donde el Fiscal de oficio o a pedido del imputado o agraviado, podrá abstenerse de ejercitar la acción penal.

Si a consecuencia de su acto delictivo el sujeto queda afectado gravemente su salud, y si la pena privativa es menor a cuatro años puede acogerse al principio

de oportunidad. Si el delito es cometido por funcionario público (Fiscal, Juez, Policía, Magistrado, etc.) o si la pena en su extremo mínimo es superior a dos años el Fiscal no puede aplicar el principio de oportunidad. Lo que está en duda es respecto a los delitos que no afecten gravemente el interés público, aquí queda a criterio de cada Juez determinar el riesgo que conlleva la comisión del delito.

El Código Procesal Penal establece además las prohibiciones para la aplicación del principio de oportunidad, y estas se dan cuando la sanción penal de privación de la libertad sea superior a los cuatro años o si el delito es cometido por un funcionario público en el ejercicio de sus funciones.

Del mismo modo mediante la Resolución N° 1470-2005-MP-FN y su modificatoria Resolución Nro. 2508-2013-MP-FN se reglamentó la aplicación del Principio de Oportunidad en todas las sedes fiscales del territorio Nacional, se establecieron los protocolos para dar cumplimiento a lo dispuesto por el Artículo 2º del Código Procesal Penal, el cual es de cumplimiento en todas las Fiscalías Provinciales Penales o Mixtas, según sea el caso, el Fiscal al conocer una denuncia de parte o documento policial relacionado con la posible comisión de un delito o, durante las investigaciones preliminares, deberán emitir Resolución motivada mediante la cual se determinará si los hechos imputados pueden ser pasibles de aplicación del Principio de Oportunidad, procediendo a darle el trámite que corresponda.

Si el Fiscal considera que sí es aplicable el Principio de Oportunidad, en la Resolución expedida deberá precisar que los hechos investigados reúnen las condiciones establecidas en el Artículo 2º del Código Procesal Penal y su respectivo Reglamento.

La abstención del ejercicio de la acción penal por la comisión de delitos de escaso efecto social (falta de merecimiento de la pena), prevista en el numeral 2 del Artículo 2º del Código Procesal Penal, a criterio del Fiscal, requiere que se tenga en cuenta lo siguiente:

- Que los delitos considerados sean aquellos cuya pena en su extremo mínimo no sea superior a los dos años de pena privativa de libertad.
- Que se trate de delitos que, por su insignificancia o poca frecuencia, no afecten gravemente el interés público.
- Están expresamente excluidos los delitos cometidos por funcionarios públicos en el ejercicio de su cargo.

La abstención del ejercicio de la acción penal por razones de mínima culpabilidad, a que se contrae el Numeral 3 del Artículo 2º del Código Procesal Penal, son procedentes en los siguientes casos:

- Cuando se presenten circunstancias atenuantes que permitan una rebaja sustancial de la pena, vinculadas entre otros factores, a los móviles y finalidad del autor, a sus características personales, a su comportamiento luego de la comisión del delito, con exclusión de la confesión. Se tendrá en consideración, además, aquellos supuestos vinculados a las causas de justificación y de inculpabilidad incompletas, al error (de tipo y de prohibición) y al arrepentimiento frustrado.
- La contribución a la perpetración del delito será mínima en los supuestos de complicidad secundaria.

Una vez analizado el caso, el Fiscal citará al imputado y si este manifiesta su conformidad, el Fiscal procederá a citarlo a Audiencia Única de Principio de Oportunidad y una vez desarrollada la audiencia única de Principio de Oportunidad, se fijara el monto de la reparación civil y el plazo para su pago, para el presente caso de conducción en estado de ebriedad, deberá tener en cuenta la tabla de referencias para la reparación civil por conducción en estado de ebriedad, prevista en el Anexo 01 de la Resolución de la Fiscalía de la Nación N° 2508-2013-MP-FN, y luego de cumplida la reparación civil, el Fiscal expedirá la disposición fiscal de abstención del ejercicio de la acción penal a favor del imputado.

De lo mencionado se deduce que cuando una persona se le es detectada conduciendo un vehículo bajo los efectos de alcohol superior al límite

establecido por Ley, el Fiscal por regla general otorga el principio de oportunidad al considera esta acción ilícita como un “delito menor”, situación contraria a la realidad ya que día a día observamos cómo esta conducta sigue en aumento, se estima que en los últimos años alrededor de 20,000 personas fueron intervenidas por conducir en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, actos ilícitos que afecta significativamente el derecho a la seguridad vial de todos los peruanos.

Es por ello que la sanción penal para el delito de conducción en estado de ebriedad no solo debe consistir al pago de una reparación civil como se ha estado llevando a cabo en las Fiscalías y sedes Judiciales en Lima Metropolitana, sino por el contrario deben fijarse otras medidas coercitivas urgentes como la pena privativa de libertad efectiva, a fin de reducir los altos índices de la comisión de este delito, puesto que una persona que ingiere bebidas alcohólicas y conduce un vehículo tiene mayores probabilidades de participar en un accidente de tránsito de consecuencias graves.

La Seguridad Vial, la Seguridad Pública y la Tranquilidad Pública

En primer lugar se define el concepto de seguridad vial, el cual a través de ella se busca contar con una armonización entre la circulación de vehículos como de peatones dentro de un territorio, ya sea rural o urbano, con la finalidad de brindar tranquilidad y uso correcto de las la vías, sin riesgos ni peligro. (Pico M, González y Noreña A., s.f., p. 192).

Por otro lado respecto a la Seguridad Vial, Hernández (2003) menciona que la seguridad en el tránsito, es el estado de cosas donde el riesgo es nulo o mínimo por efecto de la implantación de obligaciones y prohibiciones restrictivas de la estancia y el movimiento de personas y objetos en la vía pública, así como de dispositivos materiales y procedimientos técnicos erigidos con dicho fin (p. 65).

Como señala el autor la seguridad vial es el conjunto de acciones y medidas para garantizar la protección en el desplazamiento de las personas y objetos en

la vía pública, así como los medios logísticos y humanos para ejecutar dicho control en aras de la protección de transeúntes y conductores.

De igual manera la Seguridad Pública hace referencia a la paz y orden público, cuya finalidad es proteger a través de herramientas legales de intervención penal el mantenimiento de la paz pública de un estado, reprimiendo los delitos y faltas a través de sus instituciones de justicia e instituciones de prevención como lo es la Policía Nacional (Gonzales, López y Yáñez, 1994, p. 43).

La seguridad pública comprende la protección del orden y la estabilidad de la paz ciudadana, es decir, es garantizar la vigencia de mecanismos e instrumento que ayuden a la prevención y represión de conductas que resulten perjudiciales para la sociedad en su conjunto.

Según Abdo, Domínguez y Gonzales señalan que la seguridad pública es concebida, no solo como una función que comprende las actividades ejecutivas de prevención, sino también las acciones de investigación y persecución para que los delincuentes sean enjuiciados, sancionados y readaptados conforme a las leyes (2005, p.215).

En muchos de los casos se ha evidenciado que existe confusión en cuanto a lo establecido como seguridad pública y la seguridad jurídica en términos generales, por lo que el investigador ha tenido a bien despejar las dudas y poner en evidencia las diferenciad abismales que existen entre estos dos términos que son muy diferentes:

Para Gonzales S, López E. y Yáñez J (1994) la seguridad pública se relaciona con la seguridad jurídica pues esta hace referencia a la certeza de que la situación jurídica de una persona solo podrá ser modificada mediante procedimientos establecido en el orden normativo, se puede observar, esta definición implica una postura amplia que comprende un garantía no solo de que el estado va a actuar conforme lo señala el orden jurídico, sino una garantía de que el estado no permitirá ataques violentos de terceros que dañen los bienes y los derechos de sus ciudadano. En este sentido está emparentada con la seguridad pública (p.44).

Sin embargo, cabe señalar que la seguridad pública es aquella que concierne a todo el colectivo y no tan solo a particulares, esto partiendo de las necesidades de la ciudadanía y el respeto a los derechos fundamentales, es decir, va dirigido a derechos de primera generación, reconocido mediante convenciones y tratados internacionales.

Finalmente, sobre la Tranquilidad Pública, Carrera y citado por Moreno (2002, s.p.) refiere que la tranquilidad pública no solo atañe a la persona como ser humano pasible de que se le vulneren sus derechos sino también a las propiedades que pueden sufrir daños ocasionados por actos de terceros. La seguridad pública se ve perturbada por hechos que emergen de ciudadanos con el ánimo de amilanar y causar miedo creando un ambiente tenso provocado por la agitación de la multitud.

Accidente de tránsito

Previamente se precisará el concepto de accidente. Para Piña, un accidente es un acontecimiento eventual que ocasiona un daño, produciendo determinados efectos jurídicos. (1997, p.21). Por su lado, para Tomas Gallet accidente significa un acontecimiento fortuito que ocasiona un daño, esto puede provenir de un hecho de la naturaleza o de un acto del hombre, que produce consecuencias jurídicas, aunque no responsabilidad de tipo voluntario. (1995, p. 177).

Mientras que los accidentes de tránsito se definen como todo suceso que transcurre sobre la vía y genera perjuicios para terceros, es decir, son los actos irresponsables latentes que pueden ser previsibles y que arrastran la comisión de un acto lesivo a la vida humana y demás derechos inherentes, estos a su vez comprenden una clasificación derivada a lo que se llama accidentes de tránsito con daños personales o materiales.

Para Irureta, un accidente de tránsito es un suceso (o encadenamiento de sucesos) inesperados o indeseados, generalmente de consecuencias desagradables, que ocasionan lesiones a las personas y daños a las cosas. (1996, p.35)

Respecto al punto anterior Villasol y Villasol (2002, p. 31) mencionaron que los accidentes de tránsito son un problema social, conceptualiza al tránsito como un problema permanente que no puede ser frenado a base de buenas intenciones, sino que debe de emerger para su adecuado manejo, las normas idóneas que regulen y penalicen esta serie de actos lesivos y de la misma forma fiscalizar el desempeño adecuado de las tareas de las autoridades para el cumplimiento de las normas establecidas.

De la misma manera Serrano (2000, p. 207) mencionó que puede definirse a los accidentes de tránsito como un problema que sucede de forma eventual e inesperado puesto que nadie está al acecho de cometer una infracción o delito, lo que no desliga la responsabilidad del ente que produce la comisión de tal, para lo cual tiene que existir indudablemente las figuras hombre, vía, medio y vehículo; asimismo el autor hace mención a un factor determinante es la velocidad con la que este objeto (auto) está siendo conducido, acompañado de la negligencia del conductor y en ocasiones hasta del propio peatón, lo que convertiría el escenario perfecto para la existencia de una tragedia o accidente fatal.

De acuerdo a un enfoque global vertido por la Organización Mundial de la Salud, en el Plan de Seguridad Vial (2015, p.4) señala que cada año más de 1,2 millones de personas mueren a causa de sucesos de tránsito y otras cincuenta millones de personas sufren lesiones, siendo esta una suma alarmante. Es decir podemos inferir que cada 25 segundos en el mundo fallece una persona y otras 40 sufren algún tipo de lesión, fruto de un accidente de tránsito. El Perú no es ajeno a esa dramática situación.

Finalmente, cabe precisar lo que se entiende por vehículo automotor, este es aquel vehículo que consta de dos o más ruedas con tracción propia utilizada para el transporte de personas, carga y mercaderías, controlada por una persona, asimismo los vehículos adaptados como triciclos, bicicletas también puedan ser considerados como vehículos automotores que podrían causar cierta peligrosidad ante la seguridad vial.

Una vez habiendo dejado establecidos los conceptos mencionados pasaremos a dilucidar el tema principal de este proyecto de investigación que va dirigido en analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados conducción en estado de ebriedad.

Rol del Estado respecto a los accidentes de tránsito y el delito de conducción en estado de ebriedad

Desde el análisis de la legislación respecto al rol del Estado en relación a los accidentes de tránsito y el delito de conducción en estado de ebriedad, se advierte que la Constitución Política del Perú establece en su Artículo 44, sobre los deberes del Estado como son, el defender a toda costa la soberanía nacional y garantizar la promoción y el respeto de los derecho humanos, para que de esta manera pueda brindar una protección efectiva a la ciudadanía de cualquier situación que amenace contra la seguridad y el bienestar general.

Asimismo se cuenta con el Consejo Nacional de Seguridad Vial, el cual fue aprobado mediante el D.S. N° 010-96-MTC, modificado posteriormente por los Decretos Supremos 024-2001-MTC y 027-2002-MTC y posteriormente por el D. S. 023-2008-MTC, sobre la conformación del Consejo Nacional de Seguridad Vial y el manejo idóneo de sus funciones.

Teniendo como principal misión el mejorar la seguridad vial en todo el territorio Nacional y reducir los índices de accidentes de tránsito, con la finalidad de proteger la defensa de la vida humana y la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social (normas de tránsito), específicamente por las funciones que permiten garantizar la seguridad de los usuarios de las redes viales: peatones, conductores y pasajeros.

La legislación peruana contempla un cuerpo legal diverso que establecen todo un sin número de mandatos respecto a la seguridad vial; dentro de estas legislaciones se tiene lo siguiente:

Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, tiene por objetivo implementar las normas para la circulación de vehículos en todo el

territorio nacional, las atribuciones y facultades de los organismos de fiscalización y creación de normativas específicas dentro de su ámbito de jurisdicción.

El Decreto Supremo N° 016-2009-MTC – Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, Contempla las reglas para el uso de las vías públicas terrestres, para el desplazamiento de los vehículos, peatones y las actividades relacionadas a la circulación.

En este Reglamento se mencionan detalladamente las funciones de las instituciones públicas encargadas del control y creación de normativa de circulación, el código señala que las instituciones son la SUTRAN, Gobiernos Regionales, Municipalidades, PNP e INDECOPI.

Establece las normas de circulación para cada tipo de vías, el cual es de carácter obligatorio para la circulación de vehículos y peatones, su incumplimiento genera sanciones para los conductores y peatones, con la finalidad de reducir las cifras alarmantes sean reducidas a nivel nacional.

D.S. N° 040-2008-MTC – Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, tiene como finalidad, validar la existencia de requisitos y el cumplimiento de tales para todo aquel que solicite licencia para conducir el vehículo del tipo que fuere por las vías públicas, de la misma manera se encarga de regular el adecuado funcionamiento de los establecimientos de salud que determinaran si los solicitantes están aptos o no para manejar un vehículo, el mencionado decreto supremo también establece la vigilancia a los centros o escuelas de conductores, puesto que los mismos deben velar por el correcto funcionamiento de las políticas establecidas por la Ley N° 29005.

Con el Reglamento Nacional de tránsito se estableció los procedimientos ante un accidente de tránsito, ya sea por daños materiales, lesiones o con consecuencia fatal dentro de la red vial nacional, el cual es de estricto cumplimiento para el conductor, peatones y terceros responsables, dentro de estos procedimientos se tiene que cuando un conductor participa en un accidente de tránsito inmediatamente debe de comunicar lo sucedido a la

Dependencia Policial más próxima, a fin de que se realice las investigaciones para determinar las causas que originaron el accidente, además de estar obligado a pasar el examen de dosaje etílico tanto cualitativo como de sangre para determinar el estado en que se encontraba.

Dentro de las sanciones por conducir en estado de ebriedad el código de tránsito establece sanciones de suspensión de licencia de conducir por un periodo de tres años, si el conductor bajo efectos de alcohol ocasiona un accidente de tránsito la inhabilitación será permanente, con medidas preventivas como el internamiento del vehículo al depósito oficial de la Municipalidad donde se suscitó el hecho y la imposición de una multa de 1 UIT (Unidad Impositiva Tributaria) de responsabilidad solidaria para el conductor y propietario del vehículo.

De lo dicho hasta el momento surgen las siguientes preguntas orientadoras:

¿Existe una adecuada legislación para reducir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad?

¿Se debería reducir el grado de alcohol en la sangre para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad?

¿La pena privativa para el delito de conducción en estado de ebriedad debe ser efectiva?

¿Son eficaces las políticas públicas realiza el Estado para prevenir los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana?

¿Se debe uniformizar el grado de alcohol en el conductor de transporte público y privado?

¿Existe un desconocimiento por parte de la población respecto consecuencias que conlleva conducir un vehículo en estado de ebriedad?

¿Qué medidas y/o políticas públicas deberían implementarse para reducir y/o prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad?

Formulación del Problema

Huamanchumo y Rodríguez, señalaron que el problema es una de las partes de la investigación científica más importantes, porque se le es considerado el inicio de la investigación científica y para ello debe contener rigurosamente ciertos requisitos, que sea comprobada verificada, que obedezca a un diseño de investigación. La identificación del problema en las ciencias sociales, que se presentan en las distintas organizaciones, viene hacer una carencia un vacío, una necesidad, que debe ser aclarada, analizada, verificada. (2015, p.34).

Desde esa base se planten los siguientes problemas de investigación.

Problema General

¿Cuál ha sido la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016?

Problema Específico 1

¿Cuáles son los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?

Problema Específico 2

¿De qué manera el grado de alcoholemia señalado en el Artículo 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad?

Justificación

Es necesario precisar que en toda investigación se evidencian situación tales como: ¿para qué sirve la investigación?, ¿qué importancia social tiene dicha investigación?, a quien o quienes beneficia, de igual forma se determina que implicancia practica tiene la presente investigación, para lo cual se debe determinar qué problema practico se está resolviendo, de igual forma se analiza que implicancia teórica se está desarrollando, que vacío teórico se está solucionando, completando, si dicha investigación teórica puede dar lugar al

inicio de otras investigaciones, si en base a ello se puede formular hipótesis o supuestos a estudios prospectivos etc. Por ultimo desde el punto de vista Metodológico, puede ayudar a crear un nuevo proceso o método, el mismo que nos lleva a conceptualizar las variables, categorías de estudio, de igual forma nos puede permitir analizar los proceso o métodos y luego sistematizar. (Huamanchumo y Rodríguez, 2015, p. 50).

Justificación Metodológica

Para Hernández la justificación de la investigación indica el porqué de la investigación exponiendo sus razones, por medio de la justificación debemos demostrar que el estudio es necesario e importante (2008, p. 108).

Pues bien, con respecto a lo antes desglosado por el autor, menciona que la justificación es el porque nos propusimos estudiar el tema elegido, es decir, sustentar mediante argumentos válidos y veraces el por qué decidimos investigar y que nos orientó a ello. Esta es la base de la justificación metodológica.

Justificación práctica

Como es palpable por la población en general, la integridad física y la seguridad vial de las personas se encuentra mermada, debido a los constantes accidentes originados por conductores ebrios, que sin ningún reparo y respeto a la vida, conducen vehículos con ingesta de alcohol en la sangre pese a que se encuentra prohibido por Ley, hechos que afectan de manera alarmante a nuestra sociedad.

Es por ello que es de suma importancia analizar el tratamiento que asume las instituciones del Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad, a fin de salvaguardar el derecho a la vida y seguridad vial de los ciudadanos de Lima Metropolitana.

Se evidencia que el Estado no ha sumido su rol de protector de los derechos a los peatones, es por ello que se debe buscar las medidas para poder reducir

esta problemática, por un lado la reducción del grado de alcohol en los conductores de vehículo particulares y de transporte público y por otro lado aplicar penas efectivas a fin de proteger los derechos fundamentales de los ciudadanos como lo es la vida y su derecho a la seguridad del tránsito ya que vivimos actualmente en una situación caótica por la falta del respeto hacia los derechos del ciudadano.

Justificación Teórica

Como ha sido abordado y explicado, resulta importante la bibliografía, documentos y estudios realizados en esta materia, tales como los de la Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la Salud, Roxin, entre otros. Ello le otorga relevancia académica y jurídica, toda vez que con la tesis queremos también aportar en el debate doctrinal, teórico, académico y jurídico. Esta investigación será de interés a la comunidad jurídica, policial y a la administración pública. La base teórica utilizada la respalda.

Objetivos

Para Valderrama los objetivos es la parte fundamental de toda investigación ya que estos establecen los límites de la investigación; es decir, establecen hasta donde se desea llegar. Los objetivos son los cimientos de la estructura en la que se apoya el resto de nuestra investigación; si estos son endebles, todas las etapas que le siguen lo serán (2014, p.136). Desde esa base se plantean los siguientes objetivos.

Objetivo General

Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Objetivos Específicos

Objetivo específico 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

Objetivo específico 2

Determinar si el grado de alcoholemia establecido en el Artículo 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

Supuesto Jurídico

Para esta investigación entiéndase Supuesto Jurídico como sinónimo de hipótesis. Para Sánchez y Reyes la hipótesis es una proposición que anticipa una posible conclusión, es decir, anticipa posibles respuestas. Como proposición puede adoptar una forma declarativa o aseverativa ya sea en sentido que afirma o niega algo, es decir que no puede haber una hipótesis interrogativa (1998, p. 45).

Por otro lado Muñoz (como citó en Bernal, 2010, p.136) una hipótesis es una explicación anticipada y provisional de alguna suposición que se trate de comprobar o desaprobar, a través de los antecedentes que se recopilan sobre el problema de investigación previamente planteado. Dicho esto se plantea los siguientes Supuestos.

Supuesto Jurídico General

El tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, ha resultado ineficaces por insuficientes, dado que este problema ha seguido en aumento entre los años 2014-2016.

Supuesto Jurídico Específico 1

Los argumentos jurídicos establecidos en el Art. 2 inciso 1 literal a, b y c del Código Procesal Penal, no han contribuido en la disminución del delito de conducción en estado de ebriedad, debido a que las personas intervenidas por este delito han seguido en aumento durante los años 2014 al 2016.

Supuesto Jurídico Específico 2

El grado de alcoholemia señalado en el Art. 274 del Código Penal, no ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

II. MÉTODO

2.1. Tipo de investigación

El tipo de estudio realizado fue la **aplicada**, ya que de los resultados obtenidos en la investigación se buscara su utilización o aplicación a fin de solucionar el problema existente en la realidad.

La investigación aplicada se caracteriza porque busca la utilización de los conocimientos que se adquieren. La investigación aplicada se encuentra estrechamente vinculada con la investigación básica, es decir primero se tiene que investigar un tema, es decir que a base de hechos, principios, leyes y técnicas o métodos de recolección de datos se pueda obtener una nueva teoría o teorías, para luego aplicarlas o utilizarlas.

Con respecto al enfoque de estudio de investigación fue orientado a un **enfoque cualitativo**, toda vez que su estudio se ha ceñido del fenómeno en el ambiente natural, siendo así que al estudiar su comportamiento, se realizó mediante categorías y no variables como si se emplea en los estudios cuantitativos. Para Valderrama el enfoque de investigación cualitativa está basada en la planificación, recolección, análisis de información, etc., y se caracteriza por la descripción y la comprensión de la realidad” (2013, p. 311).

Aunado a ello Rodríguez Gil, expresa que “la investigación cualitativa estudia la realidad en su contexto natural, tal y como sucede, intentando sacar sentido de, o interpretar los fenómenos de acuerdo con los significados que tienen para las personas implicadas” (1996, párr. 1).

2.2. Diseño de investigación

Para esta investigación se usó el diseño de Teoría Fundamentada, pues era la más apropiada, pertinente y útil. Con este diseño se obtuvo la información requerida. Desde el diseño de Teoría Fundamentada se contrastará las corrientes doctrinarias y teóricas existentes respecto al objeto de investigación con el trabajo de campo, luego del cual se obtiene un nuevo conocimiento basado en teorías y argumentos jurídicos y académicos.

Cabe indicar que para Hernández el diseño de la investigación es “El plan o la estrategia que se desarrolla para obtener la información que se requiere en una investigación” (2010, p. 120). Efectivamente, el diseño se refiere a una estrategia general, que tiene como objeto proporcionar un modelo de verificación que permita contrastar hechos con teorías, y su forma es la de un plan de trabajo que permita al investigador determinar las operaciones necesarias para hacerlo.

2.3. Caracterización de sujetos

Para Levan y Rubín (2004, p.1) “Una población es un conjunto finito o infinito de personas u objetos que representan todos los elementos en estudio, acerca de los cuales intentamos sacar conclusiones. Las poblaciones suelen ser muy extensas y es imposible observar a cada componente, por ello se trabaja con muestras o subconjuntos de esa población”.

En tal sentido para la presente investigación los sujetos estuvieron conformados por los procesados por conducir en estado de ebriedad, representantes Ministerio Público, Poder Judicial, PNP de la Dirección de Tránsito, así como los expertos y abogados de la ciudad de Lima Metropolitana.

2.4. Población y muestra

Población

Para Bernal la población son aquellos elementos o individuos dentro de un conjunto que tiene determinadas características en común y serán objeto de investigación (2006, pg. 164).

En el presente trabajo la población estuvo constituida por los Jueces, Fiscales, Abogados y expertos especialistas en derecho penal y de seguridad vial.

Muestra

Como lo define Carrasco, es un fragmento de la población que permitirán a base de sus resultados generalizar todos los elementos que la conforman. (2006, p. 237).

En esta investigación se trabajó con una selección de ocho (08) expertos teniendo como criterio su especialización en temas de derecho penal, derecho de tránsito y seguridad vial con una experiencia no menor de cinco años y que residan en Lima Metropolitana.

2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Las técnicas de investigación pueden clasificarse en técnicas para la recolección de información mediante el análisis de fuente documental y técnicas para la recolección de datos.

Según Carrasco la recolección de datos “las técnicas e instrumentos para la recolección de datos son numerosas, pero en este estudio solo vamos a considerar las más usadas, tales como la observación, las escalas, la encuesta, entrevista y el cuestionario” (2007, p. 282).

Por su lado, Behar (2008) señala que la recolección de datos se refiere a la utilización de información de amplia calidad técnica y profesional, cuyos instrumentos son utilizados por el tratadista para concatenar los medios de información a utilizar, estos medios pueden ser las encuestas, entrevista, cuestionario, ficha de observación y diagrama de flujo (p. 54).

Los instrumentos viene hacer las herramientas que servirán para almacenar la recolección de información, y todo aquello que se va a utilizar para acumular, registrar y analizar la información. Entre las herramientas de recolección más utilizadas tenemos, los formatos de cuestionario, fichas, guías de entrevista, lista de cotejo, grabadores, etc.

Para esta investigación se aplicó las siguientes técnicas:

- a) **Entrevista**, Según Tamayo (2007, p. 30) la entrevista es un diálogo intencional, una conversación personal que el entrevistador establece con el sujeto investigado, con el propósito de obtener información.
- b) **Análisis de fuente documental**, con la cual se ha obtenido la información requerida. Para Quintana (2006, p.19) sostiene que el estudio minucioso, la obtención de lo que es útil para nuestra investigación
- c) **Análisis de Marco Normativo**, el mismo que nos permitirá el estudio de la legislación vigente sobre el tema materia de cuestionamiento, con la finalidad de dar sustento en el marco de la legislación peruana.
- d) **Análisis de derecho comparado**, el mismo que permitirá el estudio de la legislación internacional, contrastándola con la nacional, esto con la finalidad de evidenciar las falencias normativas existentes en cuanto al tema estudiado.

En esta parte se describir los métodos y técnicas usadas para recolectar la información, que antes ya se han explicado, con detalle suficiente de modo que un lector versado en el tema y que tenga acceso a los datos originales, pueda verificar los resultados presentados.

Instrumentos de recolección de datos

Las técnicas en mención contarán a su vez con instrumentos para su aplicación. Cada una de las técnicas de investigación tiene un instrumento a través del cual se pone en marcha la técnica, en este contexto se aplicaron los siguientes instrumentos:

- a) **Guía de entrevista** o también conocidas como formato de preguntas:

Esta técnica es una comprobación interpersonal, en la cual una persona, el entrevistador formula a otra, preguntas cuyo fin es conseguir contestaciones relacionadas con el problema de investigación. (Ramírez, p. 49).

Está compuesto de preguntas que deben ser formuladas a los entrevistados, los cuales fueron formulados teniendo en cuenta los problemas, objetivos y supuestos establecidos en la presente investigación, estas preguntas fueron validadas por docentes de la Universidad, uno especialista en metodología y otro en la materia estudiada.

b) Ficha de análisis de fuente documental:

Hemos construido una ficha que nos permitirá establecer las posturas jurídicas que existen sobre la biopiratería y establecer un análisis crítico que destaque los errores o los aciertos de la postura, para luego llegar a una conclusión preliminar.

Las diferentes etapas del proceso de investigación serán desarrolladas aplicando los métodos propuestos en la trayectoria de la investigación.

Validez y confiabilidad del instrumento

La validez del Instrumento se obtuvo a través del juicio de tres expertos metodológicos, quienes aplicando sus conocimientos y experiencias validaron la formulación de las entrevistas de esta investigación.

La confiabilidad del instrumento se obtuvo a base de los criterios optados por el entrevistador al elegir a los expertos en materia de derecho penal y seguridad vial quienes a base de sus conocimientos y experiencias puedan aportar en el desarrollo de la investigación.

2.6. Método de análisis de datos

Es de enfoque cualitativo, de carácter transversal. Se considera transversal porque se ha realizado en un tiempo y lugar real, describiendo y analizando de manera minuciosa, pero teniendo en cuenta de la situación tal y como esta, es decir sin alterar la realidad. Para la presente investigación se empleará el método **analítico** que consiste en la descomposición de las partes o elementos para ver las causas, los efectos y relación, es decir el análisis es la observación de un hecho en particular (Ruiz, 2007, p.13).

2.7. Tratamiento de la información: Unidades temáticas, categorización

Las unidades temáticas y la categorización se detallan a continuación:

Tabla 4: Categorización

Unidades temáticas	Categorización
Conducción en estado de ebriedad	El delito de conducción en estado de ebriedad y/o drogadicción el bien tutelado es la seguridad vial, el sujeto activo del delito es la persona quien conduce un vehículo automotor con efectos de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, siendo el sujeto pasivo la colectividad (Serrano, 2004, p. 192).
Derecho a la seguridad vial	El derecho a la seguridad vial tiende a proteger en la mayor medida posible a los peatones. Así por ejemplo, establece la preeminencia absoluta de las preferencias peatonales sobre las vehicular (Hernández, 2003 p. 63).
Principio de oportunidad	El principio de oportunidad consiste en la posibilidad que el representante del Ministerio Público, cuenta para poder decidir, de acuerdo a ciertas reglas, si llevar a cabo la denuncia o abstenerse (Sendra, 1988, p.56).
Accidente de tránsito	Los accidentes de tránsito es un suceso inesperado o indeseado, generalmente de consecuencias desagradables. (Irureta, 1996, p. 35)

2.8. Aspectos éticos

Las investigaciones científicas deben estar orientadas a estudiar los problemas legales, sociales, económicos, financieros y empresariales en beneficio de la

sociedad y de las organizaciones. Es decir deben estar orientados a identificar las causas de los problemas y dar una solución científica al problema a investigar, ninguna investigación debe ir en contra de los preceptos éticos y morales, la información debe ser verificada, confiable y se debe guardar absoluta reserva de las personas que participan en la investigación. (Huamanchumo y Rodríguez, 2015, p.190).

En la presente investigación se respetó los derechos de autor pues cada fuente utilizada fue debidamente referenciada con el nombre del autor, año de publicación y el número de página, del mismo modo se protegió la identidad de los encuestados, que así lo solicitaron. Así mismo se tuvo en cuenta las pautas del citado de fuentes del Manual APA y el Reglamento de Investigación de la Universidad. Los aspectos éticos expuestos, por tanto, les da el respaldo a la presente investigación.

Se tuvo en cuenta además la veracidad de resultados; el respeto por la propiedad intelectual; el respeto por las convicciones políticas, religiosas y morales; responsabilidad social, política, jurídica y ética; respeto a la privacidad; proteger la identidad de los individuos que participan en el estudio y honestidad.

III. RESULTADOS

3.1. Descripción de resultados

En la presente investigación relacionada al delito de conducción en estado de ebriedad y el derecho a la seguridad vial, cuyo objetivo general es analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, trabajo de campo que ha sido desarrollado a través de entrevistas y análisis de documentos.

A continuación se describirán los resultados de la investigación las mismas que se han obtenido a partir de distintas fuentes, entre ellas: primarias (entrevistas a expertos) y secundarias (revisión y análisis de fuente documental). Es así que se ha distribuido los resultados en legislación, doctrina, jurisprudencia, posición de expertos. Los resultados se detallan del modo siguiente.

3.1. 1. Resultado del análisis de la legislación

Luego del análisis de la legislación vigente respecto a la problemática abordada, se evidenció que las medidas que el Estado ha adoptado para la prevención de los accidentes de tránsito, se encuentra la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial creado mediante el D.S. N° 010-96-MTC, modificado posteriormente por los Decretos Supremos 024-2001-MTC y 027-2002-MTC y posteriormente por el D. S. 023-2008-MTC, teniendo como finalidad la protección de la defensa de la vida humana y la concientización de la población a través de una cultura de educación vial, a fin de disminuir los índices de accidentabilidad en el territorio Nacional.

Por otro lado, los criterios para la aplicación del principio de oportunidad se encuentra establecido en el Art. 2 inciso 1 literal a, b y c del Código Procesal Penal, en donde el Fiscal de oficio o a pedido del imputado podrá subrogarse de la acción penal cuando el agente haya sido afectado gravemente por las consecuencias de su delito y esta pena privativa de libertad sea no mayor a los cuatro años y la pena resulte innecesaria. Cuando se traten de delitos que no afecten gravemente el interés público, salvo que el extremo mínimo de la pena sea superior a los dos años de pena privativa de la libertad o hubiera sido cometido por funcionario público (Fiscal, Juez, Policía, Magistrado, etc) y por

último cuando conforme a las circunstancias del hecho y condiciones personales del denunciado ocurren supuestos atenuantes establecidos en el código penal.

El tratamiento legal en el ámbito penal de la problemática estudiada se encuentra estipulado en el Artículo 274° del Código Penal que tipifica el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción cuando el agente conduce u opera un vehículo con presencia de alcohol en la sangre superior a 0.50 G/L (cero gramos, cincuenta centigramos de alcohol por litro de sangre), la pena privativa de la libertad será no menor de seis meses y mayor a dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación y tratándose de vehículos transporte público, mercancía y carga en general encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36°, inciso 7.

Desde esta investigación se plantea que existe un mal criterio para la determinación del grado de alcohol, debido a que el Art. 274 del Código Penal diferencia negativamente el grado mínimo de alcohol permitido para conductores particulares (0.5 G/L) que de los vehículos de transporte público y carga (0.25 G/L); pese a que existen investigaciones entre ellas la realizada por De Lama respecto a los Factores que afectan la Seguridad Vial en el Perú, en donde sostiene que tanto los conductores de vehículos de transporte público como de particulares son susceptibles a ingerir bebidas alcohólicas, debido a múltiples factores que ponen en riesgo la seguridad en las vías, es por ello que una buena medida para reducir los índices de accidentes de tránsito es la homologación del grado de alcohol tanto para los conductores de vehículos particulares como de transporte público y carga.

3.1.2. Resultado del análisis de fuente documental

De la recopilación de los estudios previos realizados en el Perú se evidenció que los accidentes de tránsito originados por la ingesta de alcohol en la sangre están lejos de ser abordados, lo cual corrobora la existencia de un problema que se encuentra vigente y que hasta la actualidad no tiene una solución total ni parcial.

Postura que es concordante con lo señalado por la Organización Panamericana de la Salud respecto a que el único límite eficaz que garantiza la conducción segura es de 0.0 %, ya que con niveles aparentemente menores como los ya establecidos en el Código Penal y el de diversos países, el riesgo es latente impidiendo la disminución y prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad.

De modo alarmante se sigue asumiendo lo informado por la Organización Mundial de la Salud cuando ya desde el 2009 advertía que en el Perú el 11% de las muertes por accidentes de tránsito son atribuidas al consumo de alcohol y que las normas que sancionan dicho ilícito no han sido efectivas ni eficaces. La norma no ha generado un impacto disuasivo, y lo que es peor, el promedio de accidentes sigue siendo alto.

Por su lado el Consejo Nacional de Seguridad Vial en el 2015 reitera que la ingesta de alcohol sigue siendo una de las principales causas de los accidentes de tránsito que ocurren en Lima. En tal sentido, el Estado debe asumir y tomar una decisión al respecto.

3.1.3. Resultado del análisis e interpretación de la posición de expertos (entrevistas)

La técnica de la entrevista utilizada se aplicó a distintas personas las cuales tienen distintos modos de pensar y plantear el objeto de la investigación (abogado, sociólogo, Policía, perito, docente universitario). Se ha querido tener la visión de cada uno para luego comparar, contrastar y discutir dichas posiciones de tal modo que la investigación tenga un enfoque interdisciplinario

y comprensivo del objeto de investigación y sus impactos jurídicos para la vida de las personas.

Los resultados de las entrevistas se formularán por bloques temáticos a partir de las preguntas formuladas en la Guía de Entrevista pero además se recogió de los entrevistados una serie de recomendaciones, los cuales se presentan al final de este acápite.

Respecto al Objetivo General: Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

a) Acciones preventivas del Estado sobre los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad

Los entrevistados sostuvieron que con la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial integrada por los representantes del Ministerio Público, PNP, Educación, Salud, y Municipalidades es una medida legal para contrarrestar los índices de accidentes de tránsito, asimismo hacen referencia a las sanciones administrativas y penales establecidas por el Reglamento de Tránsito y Código Penal respectivamente.

b) Eficacia de las acciones del Estado en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana

La mayoría de los entrevistados concordaron que el tratamiento adoptado por el Estado no son suficientes para prevenir los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad, indicando que no existe la suficiente presencia de las autoridades competentes como son la Policía Nacional del Perú, Ministerio Público, señalan además que las sanciones contempladas en el código penal no se viene ejecutando correctamente.

Por el contrario los entrevistados Quispe y Chenda sostuvieron que las medidas por el Estado son positivas, ya que estas medidas fueron implementadas en muchas ciudades latinoamericanas con mucho éxito, sin embargo en nuestra ciudad no han dado los resultado que se esperaba.

Respecto al Objetivo Especifico 1: Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en quienes cometen el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

c) Relación entre la aplicación del principio de oportunidad y el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad

Los entrevistados (1,5,6,8) concordaron en que existe una relación directa entre la aplicación del principio de oportunidad a conductores ebrios y el aumento de los accidentes de tránsito originados por la ingesta de bebidas alcohólicas, ya que al solo sancionar al conductor con una multa o pago reparatorio relativamente irrisorio, se crea un concepto de impunidad, ya que el conductor sabe que su inconducta no será sancionada de manera ejemplar.

Por otro lado los entrevistados (2,3,4,7) indicaron que no exista una relación, puesto que con el principio de oportunidad se da una salida rápida para los infractores, y si se dejara de aplicar el principio de oportunidad para este delito aumentaría la carga procesal y agudizaría el problema existente, puesto que el imputado solo buscaría alargar el proceso hasta la prescripción del delito.

El entrevistado (2) señaló además que este problema radica en que en el Perú no existe una política de control adecuada, que si bien existe en la norma, en la realidad no son aplicadas, es necesario un plan interinstitucional como en México.

Respecto al Objetivo Especifico 2: Determinar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

d) Recomendación sobre la reducción del grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274º del Código Penal

Los entrevistados en su totalidad concordaron en que se debe reducir el límite de alcohol en la sangre establecido en el Art. 274 del Código Penal, porque con

el límite actual existe una mayor probabilidad de participar en un accidente de tránsito debido a que se disminuye la capacidad de reacción en la persona, conforme a lo sugerido por las normas internacionales.

Respecto a la grado de alcohol, los entrevistados N° (2,3,4,6,7,8) sostuvieron que la tolerancia debe ser cero (0.0%), es decir no se debe permitir que una persona conduzca un vehículo así haya consumido un mínimo de alcohol puesto que el riesgo sigue latente para la seguridad de las personas, el entrevistado N° 5 sostuvo que el grado de alcohol debe ser 0.10 G/L y el entrevistado N° (1) menciona que el grado mínimo permitido debe ser 0.2 G/L para evitar de esa manera alteración de sus facultades psicomotoras en la conducción.

e) Recomendaciones sobre criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos

Los entrevistados en su totalidad concordaron que se debe uniformizar el grado de alcohol en la sangre tanto para los conductores de vehículos particulares como de servicio público y de carga, puesto que en el actual Art. 274 del Código Penal señala que para el conductor de vehículo particular el límite es de 0.50 G/L, en cambio para los conductores de transporte público, carga o de pasajeros el límite máximo es 0.25 G/L , esto es irracional porque ambos conductores son peligrosos en la vía pública, por otro lado las estadísticas señalan que son más recurrentes en cometer este delito son los conductores de transporte particular, es por ello que se debe de uniformizar estos criterios.

Respecto a la última pregunta los entrevistados sugirieron que las sanciones a los conductores ebrios, deben ser ejemplares y se les debe de quitar la condición de conductores desde la primera vez que conduce en estado de ebriedad, asimismo a la colectividad de que en las celebraciones no todo debe ser con licor, existe una conducta equivocada respecto al alcohol.

f) Recomendaciones sobre las sanciones penales

Los entrevistados N° (1,4,5 y 6) concordaron que se debe de sancionar con pena privativa de la libertad efectiva a las personas que conducen en estado de

ebriedad, ya que al Juez no le impide nada mandar al imputado por dos o tres meses a la cárcel, con esta medida la persona que haya ingerido bebidas alcohólicas pensara más de dos veces en querer conducir un vehículo automotor.

Por otra parte el entrevistado N° 7 consideró que no es necesario sancionar con pena efectiva este tipo de conducta, porque esta medida no garantiza que la población deje de cometer este delito, además si se realiza el imputado tendría que ser recluso en un Penal que en la actualidad se encuentra hacinado y no habría una adecuada resocialización del reo, por el contrario adquiriría conductas más peligrosas.

Los entrevistado N° (2 y 3) señaló que con la aplicación de la Ley de Flagrancia la conducción en estado de ebriedad es sancionada y encarcelado de forma inmediata pero por el término de 72 horas, ya sea en las carceletas de la Comisaria o de la Corte de Superior de Justicia.

g) Recomendaciones sobre la aplicación del Principio de Oportunidad

Los entrevistados N° (1,4,6,8) concordaron en que se deje de aplicar el principio de oportunidad en quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad porque hacen que el conductor simplemente vea que las autoridades están actuando con fragilidad, esta herramienta legal es mal utilizada por los Fiscales y aprovechada por los irresponsables conductores para salvarse de una condena que puede incluso privarlos de su libertad.

Por otra parte los entrevistados N° (2,3,5,7) estuvieron en posición contraria respecto a que el principio de oportunidad permite resolver los procesos de manera rápida, dando una oportunidad del imputado de aceptar los hechos cometidos y con ello previa sanción pecuniaria establecido por el Fiscal terminar el proceso en sede fiscal, lo que si recomiendan es imponer sanciones más fuertes en cuanto a la reparación civil o la suspensión del brevet.

h) Recomendaciones sobre acciones interinstitucionales

Los entrevistados concordaron que se debe de unificar criterios con las instituciones del Estado encargadas de la prevención de los accidentes de

tránsito, sugiriendo que a través del Ministerio de Educación se dicten charlas de seguridad vial y respeto de las normas de tránsito a los niños y adolescentes en mayor cantidad de horas, además de los operativos de fiscalización de alcoholemia con la participación de la Policía Nacional y el Ministerio Público, además de campañas de publicidad de las sanciones que acarrea el conducir en estado de ebriedad. Además de recomponer el Consejo Nacional de Seguridad Vial e incluir entre sus integrantes a entidades no gubernamentales para formular un plan de contingencia para esta problemática.

Por otra parte los entrevistados sostuvieron que para reducir estos índices de accidentes de tránsito se sugiere modificar el código penal, disminuir el grado de tolerancia a 0.0 G/L y homologar tanto a los conductores de vehículo particular como a los de transporte público y carga que el límite sea 0.0 G/L, segunda medida retirar el delito de conducción en estado de ebriedad como delito menor y se deje de aplicar el principio de oportunidad y la Fiscalía quede con las atribuciones para denunciar con pena efectiva al infractor, otra medida que deber ser necesaria es que las sanciones se cumplan, si el código penal dice un mínimo de seis meses o un año, el Juez así como tiene la prerrogativa de no enviarlo a la cárcel también puede enviarlo por 4 o 6 meses y la otra medida el Estado debe ser el de terciarizar las cárceles a las empresas privadas para que estas creen reclusorios donde solo podrán ser acogidos personas con este tipo de problema y que estos establecimientos deberían ser autofinanciados por los reos, en donde reciban charlas de concientización, además que las sanciones administrativas impuestas al infractor deben ser pagadas y su incumplimiento debería generar consecuencias a favor del Estado.

IV. DISCUSIÓN

La Discusión de la investigación es la etapa final y en ella se establecen los alcances y argumentos concluyentes de la investigación. En el presente acápite organizará y describirá las discusiones de los resultados, en base a los Objetivos de la investigación. La Discusión de resultados se plantearán a partir de las Categorías estudiadas en la investigación: Principio de oportunidad, conducción en estado de ebriedad y derecho a la seguridad vial.

4.1. Discusión sobre la conducción en estado de ebriedad

En la presente investigación relacionada al delito de conducción en estado de ebriedad y el derecho a la seguridad vial, cuyo objetivo general es analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, trabajo de campo que ha sido desarrollado a través de entrevistas y análisis de documentos.

En la actualidad la sociedad se encuentra en una situación de peligro y propensa a riesgos en las calles, debido a la conducción con influencia alcohólica, que conlleva al incumplimiento de las reglas circulación primordiales para garantizar la seguridad vial de los ciudadanos de Lima Metropolitana, sumado a ellos el riesgo de participar en accidentes de tránsito que por lo general afectan considerablemente los bienes jurídicos tutelados por el Estado.

De lo antes desglosado queda claro que la conducción en estado de ebriedad es un problema que no solo acarrea nuestra sociedad, si no que sucede en muchas ciudades del mundo, por lo que se convierte en un problema público y de interés prioritario para los representantes del Estado.

Ya lo advertía Del Carpio, el Perú sigue siendo el primer país en América Latina en accidentes de tránsito, y cuya segunda causa principal es la ingesta de alcohol por parte de los conductores. Eso tiene que revertirse y el Estado debe asumir una posición política e inmediata. Desde esta investigación se cree que no basta con emitir normas, sanciones o castigos, pues los que ya existen no están siendo disuasivos ni correctores del problema. Se requiere hacer un análisis y abordaje a fondo, de modo integral, creativo y transversal a

todos los sectores del Estado y de la sociedad (empresas, ONG, sociedad civil, población)

Se considera aun válida la propuesta de Del Carpio cuando señala que las autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre (Ministerios, Municipalidades, Gobierno Regional) planteen la reducción del grado de ingesta alcohólica, para que con ella se asegure de que el conductor de transporte público y privado que hayan ingerido alcohol no ponga en riesgo la vida, integridad y tranquilidad de los transeúntes y los que se transportan. El Estado a través de estas instancias de gobierno debe asegurar y tomar medidas preventivas, normativas y educativas.

4.2. Discusión sobre el derecho a la seguridad vial

Los entrevistados en su totalidad concordaron que el tratamiento para la prevención de los accidentes de tránsito fue la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial, además el establecimiento de sanciones administrativas y penales establecidas por el Reglamento de Tránsito y Código Penal respectivamente, como medida preventiva frente a los accidentes de tránsito ocasionados por la ingesta de bebidas alcohólicas.

Los entrevistados mencionaron que las medidas adoptadas por el Estado no son suficientes para prevenir los accidentes de tránsito ocasionados por la ebriedad en el conductor, indicando que el principal problema es la débil presencia de las autoridades competentes como la Policía Nacional del Perú, Ministerio Público y el Poder Judicial.

Los entrevistados sugirieron que dentro de las medidas para reducir la accidentabilidad en Lima Metropolitana, se aumente los operativos de fiscalización de alcoholemia con la participación de la Policía Nacional y el Ministerio Público, se incrementen las campañas de publicidad de las sanciones que acarrea el conducir en estado de ebriedad y que a través del Ministerio de Educación se dicten charlas de seguridad vial y el respeto de las normas de tránsito a los niños y adolescentes en mayor cantidad de horas.

En base a mis resultados el objetivo general concuerda con la investigación realizada por Del Carpio León quien sostuvo que uno de los problemas del alto índice de accidentabilidad en Lima Metropolitana se debe a la conducción de vehículos con ingesta de alcohol en la sangre y que no existe un control adecuado por parte de las autoridades locales, además de una duplicidad de normas que perjudican el accionar de la Policía Nacional del Perú.

También por lo señalado por Hernández quien sostuvo que la seguridad en el tránsito, es el estado de cosas donde el riesgo es nulo o mínimo por efecto de la implantación de obligaciones y prohibiciones restrictivas de la estancia y el movimiento de personas y objetos en la vía pública, así como de dispositivos materiales y procedimientos técnicos erigidos con dicho fin (2003, p. 65).

De acuerdo a los resultados obtenidos del Objetivo General se verificó el Supuesto Jurídico General respecto a que el tratamiento legal adoptado por el Estado, han resultado insuficientes frente a los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, dado que este problema ha seguido en aumento entre los años 2014-2016.

Desde esta investigación se plantea que en el Perú hace falta asumir la seguridad en su doble dimensión:

- 1) Seguridad activa, son mecanismos para la erradicación de los actos que conllevan a producir una serie de peligros (causas) y esto se hace a través de campañas preventivas y de sensibilización de la población para que tomen conciencia del peligro que conlleva circular un vehículo en estado de ebriedad.
- 2) Seguridad pasiva, Esto es la manera de eliminar y/o reducir los efectos que producen una acción, es decir proteger al derecho a la vida, integridad de los individuos, en otras palabras es tratar de reducir o eliminar los efectos producidos por estos hechos ilícitos.

Desde esta investigación se considera que la seguridad pública, engloba varios otros aspectos: prevención de los accidentes de tránsito, el cuidado del peatón,

roles que deben de ser prevenidos y protegidos por el Estado. En el Perú lamentablemente se cuenta con una cultura deficiente respecto a la responsabilidad que implica estar frente un volante, es decir conducir con responsabilidad, cuidando la propia vida y la de los demás.

4.3. Discusión sobre el Principio de oportunidad

Del Objetivo Específico 1, analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, el 50 % de los expertos sostuvieron que se debe de sancionar con pena privativa de la libertad efectiva a las personas que conducen en estado de ebriedad, ya que al Juez no se le impide en mandar al imputado por dos o tres meses a la cárcel, con esta medida la persona que haya ingerido bebidas alcohólicas pensarán más de dos veces en querer conducir bajo efectos de alcohol.

Mientras que el 50% restante consideraron que no es necesario sancionar con pena efectiva este tipo de conducta, puesto que el imputado adquiriría conductas más peligrosas debido a que los establecimientos Penitenciarios en la actualidad se encuentran hacinados y no habría una adecuada resocialización del imputado.

Asimismo el 50% de los entrevistados concordaron que los criterios para la aplicación del principio de oportunidad para el delito de conducción en estado de ebriedad deben ser revisados, porque el tratamiento actual el conductor simplemente es sancionado pecuniariamente, fomentando un clima de impunidad para los ciudadanos de Lima Metropolitana.

Por otra parte el resto de los entrevistados señalaron que el principio de oportunidad permite resolver los procesos de manera rápida, dando una nueva alternativa del imputado en aceptar los hechos cometidos y resarcirlos de la manera más rápida y eficiente, imponiéndose una sanción pecuniaria terminando su investigación en sede fiscal evitando la carga procesal.

Ello es coincidente con Rusconi cuando sostuvo que en el principio de oportunidad, el representante del Ministerio Público tiene la posibilidad de

convertirse en el ente de poner fin a un proceso en el cual una persona se ve involucrado por la comisión de un acto ilícito, la misma que se da por concluido a través de este mecanismo legal el cual es una contraposición al principio de legalidad.

Del análisis de la legislación nacional se estableció al principio de oportunidad como una figura jurídica que se encuentra estipulada en el Código Procesal Penal, mecanismo procesal utilizado para resarcir el daño de manera rápida, reducir la criminalidad, la carga procesal y otorgar una oportunidad para el imputado, en donde participa el Fiscal como titular de la acción penal, el imputado y la parte agraviada.

Los criterios para la aplicación del principio de oportunidad se encuentran establecidos en el Art. 2 inciso 1 literal a, b y c del Código Procesal Penal, sostiene que el Fiscal de oficio o a pedido del imputado podrá subrogarse de la acción penal cuando el agente haya sido afectado gravemente por las consecuencias de su delito y esta pena privativa de libertad sea no mayor a los cuatro años y la pena resulte innecesaria. Cuando se traten de delitos que no afecten gravemente el interés público, salvo que el extremo mínimo de la pena sea superior a los dos años de pena privativa de la libertad o hubiera sido cometido por funcionario público (Fiscal, Juez, Policía, Magistrado, etc) y por último cuando conforme a las circunstancias del hecho y condiciones personales del denunciado ocurren supuestos atenuantes establecidos en el código penal.

Si bien la norma instituye pautas para poder aplicar el principio de oportunidad para los delitos considerados menores ya sea por la cuantía de pena o situaciones atenuantes del sujeto, la presente norma no toma en cuenta que la conducción en estado de ebriedad es un problema de carácter público y que afecta a miles de personas contraviniendo el derecho a la seguridad pública. En este sentido nos apoyándonos a lo señalado por Abdo, Domínguez y Gónzales quienes sostienen que la seguridad pública es concebida, no solo como una función que comprende las actividades ejecutivas de prevención, sino también las acciones de investigación y persecución para que los

delincuentes sean enjuiciados, sancionados y readaptados conforme a las leyes (2005, p.15).

Sumado lo señalado por Gonzales, Lopez y Yañez en cuanto a que la seguridad pública comprende la protección del orden y la estabilidad de la paz ciudadana, es decir en garantizar la vigencia de mecanismos e instrumentos que ayuden a la prevención y represión de conductas que resulten perjudiciales para la sociedad en su conjunto (1994, p.43).

Otro punto que se tomó en cuenta es que las personas intervenidas por el delito de conducción en estado de ebriedad siguieron en aumento durante los años 2014 al 2016, registrándose más de 4 294 conductores intervenidos por conducir en estado de ebriedad solo en Lima Metropolitana, información proporcionada por la Dirección de Estadística de la Policía Nacional del Perú (2016, p.34).

Conforme a lo puntos señalados se ha verificado que se cumple el supuesto jurídico específico número uno respecto a que, con los criterios de aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad no han resultado eficaces en la disminución de la comisión de estos delitos, puesto que al solo imponerse una sanción pecuniaria como lo es el pago de una reparación civil el imputado no concientiza el riesgo que conlleva conducir un vehículo en estado de ebriedad, en ese sentido una medida para reducir la comisión de este delito es que la pena privativa de libertad sea efectiva, para lo cual se sugiere que el delito de conducción en estado de ebriedad no se tomado en cuenta dentro de los criterios establecidos en el Art, 2 inciso 1 literal a, b y c del Código Procesal Penal, toda vez que la materialización de este delito afecta gravemente el interés público, el derecho a la seguridad vial y trasgrede el respeto a las normas de tránsito.

4.4. Discusión sobre grado de alcoholemia del conductor

Del objetivo específico 2, determinar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad, la totalidad de

los entrevistados concordaron que se debe reducir el límite de alcohol en la sangre establecido en el Art. 274 del Código Penal, porque con el límite actual se ha comprobado existe mayor probabilidades de ocasionar un accidente de tránsito, puesto que las capacidades de atención y reacción se ven disminuidas.

Respecto a la cantidad de alcohol, el 75 % de los entrevistados sostuvieron que la tolerancia debe ser cero (0.0%), es decir no se debe permitir que una persona conduzca un vehículo así haya consumido un mínimo de alcohol puesto que el riesgo sigue latente para la seguridad de las personas.

Asimismo la totalidad de los entrevistados concertaron que se debe uniformizar el grado de alcohol en la sangre tanto para los conductores de vehículos particulares como de servicio público y de carga, puesto que en el actual Art. 274 del Código Penal señala que para el conductor de vehículo particular el límite es de 0.50 G/L, en cambio para los conductores de transporte público, carga o de pasajeros el límite máximo es 0.25 G/L, esto es irracional porque ambos conductores bajo ingesta de alcohol son peligrosos en la vía pública.

En base a los resultados obtenidos del Objetivo Específico 2, es concerniente con la investigación realizada por la Organización Panamericana de la Salud en la que confirman que el único límite que garantiza la conducción segura es de 0.0 G/L (Cero gramos cero centigramos de alcohol en la sangre), ya que con niveles menores como los establecidos por los diversos Estados, no se logró reducir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad (2010, p.18).

Concuerdan también con señalado por De Lama quien sostiene que tanto los conductores de vehículos de transporte público como los particulares son susceptibles de consumir bebidas alcohólicas debido a múltiples factores que ponen en riesgo la seguridad en las vías.

Asimismo en legislación comparada diversos países diseñaron planes y políticas para prevenir y reducir sus efectos, en Chile su legislación penal señala que el límite de grado de alcohol permitido es de 0.2 G/L

homologándolo tanto para los conductores de vehículos particulares como los de transporte público y de carga, en cambio en Hungría y Paraguay la tolerancia es 0.0 G/L es decir no se permite que una persona luego de ingerir bebidas alcohólicas pueda conducir un vehículo.

De acuerdo a los resultados obtenidos respecto a mi objetivo específico número dos, se ha verificado que el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, no ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, concordando con el Supuesto Jurídico N° 2.

Es por ello que una medida inmediata para reducir los índices de accidentes de tránsito es la homologación del grado de alcohol a 0.0 G/L tanto para los conductores de vehículos particulares como de transporte público y carga.

4.5. Discusión sobre temas que quedan por resolver e investigar

El presente trabajo de investigación se evidenció que lo investigado abarca no solo aspecto legales, sino también sociales, culturales y psicológicos, pues aún no se logra comprender y entender como las personas que ingieren bebidas alcohólicas puedan operar y/o conducir un vehículo automotor arriesgando considerablemente su vida y la de terceros, pese lo riesgoso y peligroso que dicha conducta conlleva. En ese sentido, la investigación deja abierta la discusión para que el objeto investigado sea analizado y estudiado de manera interdisciplinaria, integral y sistémica.

De igual modo, otro tema que deja abierta la investigación, es que para efectos de este estudio no fueron considerados para la comisión de este delito las aeronaves barcos, todos aquellos maquinas que se desplacen por otras vías que no sean la terrestre. Se considera que estos aspectos son materia de otra investigación.

V. CONCLUSIONES

PRIMERA:

Se ha comprobado que el tratamiento legal para prevenir los accidentes de tránsito ocasionada por la conducción en estado de ebriedad resultaron ineficaces por insuficientes, puesto que las políticas multisectoriales de prevención son débiles pese a contar con un Consejo Nacional de Seguridad Vial, además de normas frágiles que lo único que fomentan es una percepción de impunidad en los ciudadanos de Lima Metropolitana.

SEGUNDA:

Se constató que los criterios para la aplicación del principio de oportunidad señalado en el Art. 2 inciso 1 literal a, b y c del Código Procesal Penal, no han contribuido en la disminución del delito de conducción en estado de ebriedad, debido a que las personas intervenidas por este delito han seguido en aumento durante los años 2014 al 2016.

TERCERA:

Se constató que el Art. 274 del Código Penal, presenta límite diferenciados de grado de alcohol en la sangre para quienes conducen vehículos privados (0.50 G/L) de los de servicio de transporte público, carga o de pasajeros (0.25 G/L), esto difiere de lo sugerido por la Organización Mundial de Salud, puesto que el único límite que garantiza la conducción segura es de 0.0 % de ingesta de alcohol en la sangre. Por lo que el Perú no ha tomado en cuenta el estudio elaborado por este Organismo Internacional respecto a los efectos de alcohol en el organismo del conductor.

VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA:

El Estado debe fortalecer el Consejo Nacional de Seguridad vial, a fin promover nuevas política pública que aborde de modo integral, interinstitucional y transversal el problema que causa los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad. Este abordaje debe incluir una perspectiva no solo normativa o jurídica, sino también educativa, sociológica, psicológica, médica y todo aporte que contribuya a analizar y atender esta problemática.

SEGUNDA:

El Poder Legislativo deberá modificar el Art. 02 del Código Procesal Penal, a fin de prohibir la aplicación del principio de oportunidad para el delito de conducción en estado de ebriedad Art. 274° del Código Penal, como una medida para disminuir la comisión de este delito en Lima Metropolitana.

TERCERA:

El Poder Legislativo deberá modificar el artículo 274° del Código Penal respecto al límite de ingesta de alcohol en la sangre, sugiriéndose que el grado de alcohol sea 0.0 G/L, tanto para el uso de vehículos particulares como de transporte público y de carga, como medida para la prevención y disminución de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad.

VII. REFERENCIAS

Referencias Temáticas

- Abdo J, Domínguez F, Gonzales A y demás (2005). *Diagnóstico sobre el sistema de seguridad publica en Tabasco*. 1ra E. Tabasco-México. Editorial Universidad Juarez Autónoma de Tabasco.
- Consejo Nacional de Seguridad Ciudadana (2012) *Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y convivencia social*. 1ra Edición. Lima.
- Del Carpio, F. (2015) *Capacidad del Estado Peruano en perceptiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia*. (Tesis de Doctorado, Pontifica Universidad Católica del Perú).
- Farid Bejarano y Johanna Castro (2011). *El principio de oportunidad en el derecho comparado*. Tesis para obtener el grado de Especialista en Derecho Penal Probatorio en la Universidad de Medellín - Colombia
- Gomez, P. (2010). *Delito de Conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas*. Barcelona: 4º edición. Editorial Lex Nova.
- Galliat y Valencia (1995) *Delitos de Tránsito*. 11 Edición México: Editorial PA S.A.
- García, F. (2000). *El principio de oportunidad*. 1º Edición. Lima: Editorial Actualidad Legal.
- Hernández, A. (2003) *Hacia una nueva cultura de Seguridad Vial*. 1º Edición. San José de Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Hulsman, L. (1984). *Sistema Penal y Seguridad Ciudadana*. 1º Edición. Barcelona: Editorial Ariel S.A.
- Instituto Nacional de Estadística e Informativa (2013), *Segundo informe de accidentes de tránsito*. Lima.
- Irueta A, (1996). *Accidentología Vial y Pericia*. 1º Edición. Buenos Aires: Editorial: La Rocca.

- Juan, C. R. (1978). *Comentarios al Código Penal (Vol. III)*. Barcelona: Editorial Ariel.
- López, C. y Perdices, A. (2010) *Delitos de Tráfico, Criterios y respuestas de los tribunales Penales en Seguridad Vial*. 1º Edición Madrid: Editorial Lex nova .S.A.
- Moreno M. (2002). *El concepto penal de incendio desde la teoría del caos: una perspectiva sistemática de los bienes jurídicos colectivos, del peligro y de su causalidad*. Valencia: Editorial Lex Nova.S.A.
- Maier, J. (1989) *Derecho Procesal Penal Argentino*. 2da Edición. Buenos Aires: Editorial Hammurabi S.A.
- Ministerio del Interior – Policía Nacional del Perú (2017) *Anuario Estadístico 2016*. 1ra Edición. Lima.
- Monclus, J. (2007) *Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos*. 3ra Edición. España: Editorial Tráfico Vial, S.A.
- Muñoz, J. (2004) *El delito de conducción temeraria, Análisis Dogmático y Jurisprudencial*. 4ta Edición. Madrid: Editorial Dykinson.
- Muñoz, C y GARCÍA, M. (2004) *Derecho Penal. Parte General*. 6ª edición. Valencia-España: Editorial Tirant Lo Blanch.
- Muñoz, F. (2002). *Derecho Penal Parte Especial* .14º Edición. Valencia: Editorial Lex Nova.
- Oré Guardia, A. (1999) *Manual de Derecho Procesal Penal*. 2da. Edición. Lima: Editorial Alternativas
- Organización Panamericana de la Salud (2010). *Beber y conducir: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales”* Washington: Edición Alianza Mundial para la Seguridad Vial.
- Piña R. (1997). *Diccionario de Derecho*. 4ta Edición. Madrid: Editorial Porrúa.
- Reglamento Nacional de Tránsito. (2009). Lima, Perú.

- Roxin, C. (1997). *La imputación Objetiva en el derecho penal*- Traducción de Abanto Vásquez. 1ª edición. Lima: IDEMSA.
- Roxín, C. (1972) *Política criminal y Sistema de Derecho Penal*. 2da edición Barcelona: Editorial Bosch.
- Rusconi, M. (1993). *Luces y sombras en la relación política criminal – Ministerio Público*. 1ra Edición. Buenos Aires: Editorial Ad-Hoc S.R.L.
- Sendra, V. (1988). *Constitución y Proceso*. 10º Edición. Madrid: Editorial Bosch.
- Serrano, A. (2004) *Derecho Penal/Parte Especial*. 9 Edición .Madrid: Editorial Dykinson.
- Serrano, W. (2000) *Manual de procedimientos de control de Tránsito en la Ciudad y Carreteras*. 1ra Edición. Lima.
- Universidad de Sonora (2014) *Conceptos Básicos de Seguridad Publica y Policía*. México.
- Villasol y Villasol (2002) *Derecho al Tránsito*. 1ra Edición. San José – Costa Rica.
- Villavicencio, F. (2009). *Derecho Penal, Parte General*. 3ra Edición. Lima: Editorial Grijley.
- Vives, T. (1995) *Comentarios al Código Penal de 1995*. Valencia: Editorial Tirant to Blanch.

Referencias Metodológicas

- Chacón Rodríguez, J. (2012). *Técnicas de Investigación Jurídica*. Material del Curso. Universidad Autónoma de Chihuahua.
- Elgueta, M. y Palma, E. (2010). *La Investigación en Ciencias Sociales y Jurídicas*. (2º ed.). Santiago, Chile: Ediciones Orión.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. (D.F. México) Interamericana Editores S.A.

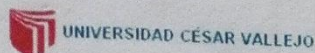
- Huamanchumo H. y Rodríguez J (2015), *Metodología de la investigación en las organizaciones*. 1ra Edición. Lima-Perú: Editorial Summit.
- López, S. (2011). *Para escribir una tesis jurídica: Técnicas de investigación en Derecho*. Revista Ius Praxis.
- Ludeña, G. (2011). Cuaderno de Metodología de la Investigación. 1ra Edición. Lima: Editorial Universidad César Vallejo.
- Sánchez, M. (2011). *La Metodología en la Investigación Jurídica: Características Peculiares y Pautas Generales para investigar en el Derecho*. Revista Telemática de Filosofía del Derecho, (14). 317-358.
- Silvina, M. y Otrocki, L. (2013). *La formulación de objetivos en los proyectos de investigación científica*.
- Rodríguez G., G., Gil F., J., García J., E. (1996). *Metodología de la Investigación Cualitativa*. 1ra Edición.
- Valderrama S (2003). *Pasos para Elaborar Proyectos y Tesis de Investigación Científica*. 1ra Edición. Lima: Editorial San Marcos.
- Universidad Cesar Vallejo (2014). *Instrucciones para la elaboración de Proyectos e Informes de Tesis*. Lima: Dirección de Investigación.

VIII. ANEXOS

Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	SUPUESTOS JURÍDICOS	MÉTODO
GENERAL: ¿Cuál ha sido la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016?	GENERAL Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.	GENERAL El tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, ha resultado ineficaces por insuficientes, dado que este problema ha seguido en aumento entre los años 2014-2016.	Tipo de estudio de investigación: Aplicada Enfoque cualitativo Diseño de investigación: Teoría Fundamentada Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos: <ul style="list-style-type: none"> - Entrevistas - Análisis de Fuente Documental - Análisis de Marco Comparado. Instrumentos: <ul style="list-style-type: none"> - Ficha Entrevistas - Ficha de análisis documental
ESPECÍFICO 1 ¿Cuáles son los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?	ESPECÍFICO 1 Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.	ESPECÍFICO 1 Los argumentos jurídicos establecidos en el Art. 2 inciso 1 literal a, b y c del Código Procesal Penal, no han contribuido en la disminución del delito de conducción en estado de ebriedad, debido a que las personas intervenidas por este delito han seguido en aumento durante los años 2014 al 2016.	
ESPECÍFICO 2 ¿De qué manera el grado de alcoholemia señalado en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad?	ESPECÍFICO 2 Determinar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad.	ESPECÍFICO 2 El grado de alcoholemia señalado en el Art. 274 del Código Penal, no ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.	

Anexo 2: Validación de Instrumento



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: Rodriguez Figueroa Jorge
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Entrevista
 1.4. Autor(A) de Instrumento: José Eduardo Gándara Cruz

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías de los supuestos.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, supuestos, categoría e indicadores.												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar el supuesto jurídico.												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

☒ Si

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, del 2017.

FIRMA DEL EXPERTO

DNI N° 10985462 Telf:

DR. RODRIGUEZ FIGUEROA JORGE
 ABOGADO CALN N° 1048
 ADMINISTRADOR CLAP 3363



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: GAMARRA RIVERA BJA GARCIA
- 1.2. Cargo e institución donde labora: DOCTOR
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: José Eduardo Banderu Giron

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												Y	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												Y	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												Y	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												Y	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías de los supuestos.												Y	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												Y	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, supuestos, categoría e indicadores.												Y	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar el supuesto jurídico.												Y	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												Y	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

Si

95 %

Lima, del 2017.

FIRMA DEL EXPERTO

DNI No. 09999888 Telf. 963870406

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: Davila Rojas Oscar
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente de PI y DPE en UCV.
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de Entrevista para experto.
 1.4. Autor(A) de Instrumento: José Benítez Cruz

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.											X		
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.											X		
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.											X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.											X		
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales											X		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías de los supuestos.											X		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											X		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, supuestos, categoría e indicadores.											X		
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar el supuesto jurídico.											X		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.											X		

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SÍ

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

90 %

Lima, del 2017.


FIRMA DEL EXPERTO

DNI No. 10379965 Telf.: 990339847

Anexo N° 03: Instrumentos

TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y EL DERECHO A LA SEGURIDAD VÍAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016

Entrevistado:.....

Cargo:.....

Institución:.....

OBJETIVO GENERAL

Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

.....

.....

.....
.....

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274º del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿porque?

.....
.....
.....
.....

8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?

.....
.....
.....
.....

¿Algo más que dese agregar / comentarios / sugerencias?

.....
.....
.....

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado

Anexo N° 04: Entrevistas

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a experto

TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y EL DERECHO A LA SEGURIDAD VÍAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016

Entrevistado: Abogado Luis E. QUISPE CANDIA

Cargo: Presidente

Institución: ONG LUZ ÁMBAR

OBJETIVO GENERAL

Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

- 1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:**

Se ha establecido sanciones como los regulados en el Código de Tránsito en donde señala que quienes cometan accidentes de tránsito en estado de ebriedad se cancela la licencia de conducir y se impone una sanción económica de UIT (unidad impositiva tributaria), en materia penal lo regulado en el Art. 274 del código Penal pero cuya pena privativa no es efectiva.

- 2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?**

El Estado no está adoptando las medidas necesarias, en otros países hay cárceles para infractores de esta misma naturaleza y el Estado debería preocuparse porque es un problema social, severo y que afecta a la población pese a que hay sanciones drásticas aunque no se cumple como se debería, debe existir establecimientos para este tipo de delitos e inclusive los propios internos deberían costear su reclusión, estadía y alimentación. Este vacío que existe en nuestro país hace que los conductores que infringen la Ley se libren de sanciones de pena privativa de libertad.

- 3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? Explique:**

Eliminar es difícil, pero en nuestro país para reducir estos índices de accidentes de tránsito se sugiere estas medidas: por un lado debe

modificarse el código penal, disminuir el grado de tolerancia a 0.2 G/L y uniformizar a todos, homologar tanto a los conductores de vehículo particular como a los de transporte público y carga que el límite sea 0.2 G/L, segunda medida modificar en el Ministerio Público para retirar el delito de conducción en estado de ebriedad como delito menor y se deje de aplicar el principio de oportunidad y la Fiscalía quede con las atribuciones para denunciar al infractor, otra medida que deber ser necesaria es que las sanciones se cumplan, si el código penal dice un mínimo de seis meses o un año, el Juez así como tiene la prerrogativa de no enviarlo a la cárcel también puede enviarlo por 4 o 6 meses y la otra medida el Estado debe ser terciarizar las cárceles a las empresas privadas para que estas creen reclusorios donde solo podrán ser acogidos personas con este tipo de problema y que estos establecimientos deberían ser autofinanciados por los reos, en donde reciban charlas de concientización, además que las sanciones administrativas impuestas al infractor deben ser pagadas y su incumplimiento debería generar consecuencias a favor del Estado.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué? SI/NO ¿Por qué?

Si, debería de sancionarse con pena privativa de la libertad, las sanciones deber ser ejemplares para todos, lamentablemente por la discrecionalidad de los Jueces en la aplicación del código penal, lamentablemente permiten que cuando la sanción sea menor a 4 años no debería de tener cárcel efectiva, pero no debería de ser así, al Juez no se le impide nada mandar al imputado por dos o tres meses a la cárcel, pero alegan que no hay cárcel, y que si las hay las cárceles se encuentran hacinadas de delincuentes y que no es justo que se encuentren reclusos con otros delincuentes de mayor peligrosidad en un centro penitenciario.

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

El principio de oportunidad es una atribución del Fiscal claramente establecido en el Art. 2 del CPP, esta facultad del Fiscal está siendo mal utilizado, porque la Policía cuando remite el Atestado de la investigación con el intervenido, la Fiscalía prácticamente invita al intervenido a que este se acoja al principio de oportunidad, para luego exculparlo de la responsabilidad y solo imponerle una sanción irrisoria de 300 soles para luego dejarlo ir a su

casa, estos hechos hacen que el conductor simplemente vea que las autoridades están actuando con fragilidad, en psicología se llama reforzar la conducta negativa, es decir en lugar de tener temor a volver a incurrir en la sanción, simplemente sigue ingiriendo licor porque sencillamente sabe que no ira a la cárcel. Asimismo este delito es considerado como “delitos menores”, pero creemos que hay una percepción equivocada de la Fiscalía al considerar como “delito menor” ya que la conducción en estado de ebriedad es un problema social, de interés público, por tanto debería ser modificado esta norma y retirar del término “delito menor” a la conducción en estado de ebriedad, creo que allí el Ministerio Público no ha tenido una percepción exacta, pese a que nosotros lo solicitamos hace muchos años, pero debido a nuestros reclamos lo único que hizo fue sancionar la reincidencia, el cual existe un registro en la Fiscalía.

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

Si, naturalmente aparte de ser Abogado soy psicólogo y existe la posición de “VANDUBAR” psicólogo norteamericano quien sostiene la teoría del conductismo que dice que para modificar la conducta de una persona tiene que existir el premio y castigo, el premio debe ser inmediato, por ejemplo si el niño viene con una nota buena y se le enseña al padre pero este después de tres días se acuerda ya se perdió el estímulo porque debe ser inmediato, de este mismo ejemplo se puede trasladar a los adultos, igualmente el castigo debe ser inmediato, Vandubar señala que para modificar la conducta se debe aplicar un castigo que haga sentir al infractor que está siendo sancionado por cometer una falta, en este sentido cuando la sanción no es oportuna y solo queda en la amenaza escrita en el código penal, en vez de ser beneficioso son perjudiciales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.
--

7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274º del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿porque?

Si se debería reducir el grado de alcohol hasta 0.2 G/L, porque insistimos que se implemente a este grado de alcohol, como por ejemplo se hizo en Brasil o Hungría, porque desde esa cantidad existe una mayor probabilidad

de participar en un accidente de tránsito debido a que se disminuye la capacidad de reacción en la persona, conforme a lo sugerido por las normas internacionales, anteriormente se propuso que la tolerancia sea 0.00 % al Congreso de la República, pero lamentablemente adujeron que el hecho de que algún fármaco ingerido luego de un examen de Dosaje étílico podría aparecer como ingesta de alcohol e inclusive las comidas que se preparan con cerveza y vino, es por ello que se propuso a 0.2 G/L como en Chile, Chile llama tolerancia 0 a este rango.

8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?

En nuestro país la conducción en estado de ebriedad tiene un grado de tolerancia, el código penal en el Art. 274 indica que el conductor de vehículo particular que sobrepasa los 0.5 G/L es pasible de sanción, en cambio para los conductores de transporte público, carga o de pasajeros el límite máximo es 0.25 G/L , esto es irracional porque ambos conductores son peligrosos en la vía pública, por otro lado las estadísticas señalan que los más recurrentes en cometer este delito son los conductores de transporte particular, es por ello que se debe de uniformizar estos criterios.-----

¿Algo más que dese agregar / comentarios / sugerencias?

Lo que podría sumarse al problema de seguridad vial, es un problema social en la familia todo se celebra con licor, creo que hay una conducta equivocada respecto al alcohol, se debe tomar medidas que el alcohol hace daño y segundo que conducir en estado de ebriedad es un delito.

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado

OBSERVACIÓN:

- LA ENTREVISTA FUE ORAL Y GRABADA EN LAS OFICINAS DE LUZ AMBAR, UBICADA EN EL JR. TARMA 119 OFICINA 404 (CERCADO DE LIMA) POR LO QUE NO FUE FIRMADA POR EL ENTREVISTADO.

GUÍA DE ENTREVISTA
Dirigido a Experto

**TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBriedAD Y EL DERECHO A LA
SEGURIDAD VÍAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016**

Entrevistado: Chenda Tineo Christian Michel
Cargo: Abogado Penalista Institución: Estudio P. Rojas

OBJETIVO GENERAL

Determinar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:

1º Restricción de horarios de expendio de licor,
2º Detención de conductores con alcoholemia positiva,
3º Conductor designado,
5º Control de velocidad, uso del cinturón, sistema de puntos para conductores, multos, etc.
6º Estudio de puntos negros (lugar donde ha ocurrido al menos 4 accidentes durante 01 año o una muerte)
4º

2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?

Estos medidas si son eficaces, ya que estas mismos medidas fueran implementados en muchos ciudades de latinoamerica, sin embargo en nuestro país hay una autoridad que haga un estudio del resultado de impacto de dichos medidas.

3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?

Recomponer el Consejo Nacional de Seguridad
vial, para que además de los Ministerios de
Transporte, Salud, Educación e Interior y
el ANPE (Asociación de Municipalidades del Perú)
se cuente también con la participación de entidades
privadas como la Asociación Peruana de empresas
de seguros, Asociación Automotriz del Perú, entre
otros. Para formular un plan de contingencia
frente a este problema.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué?

Si se debe sancionar y ya existe.
Los conductores que son encontrados en estado de ebriedad, serán encarcelados en forma inmediata por 72 hrs., ya sea en comisarías o en sedes de la Corte Superior de Justicia (Flagrancia).

-
-
-
-
-
-
5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

Pienso que si se debe seguir aplicando, en cuanto el principio de oportunidad resuelve el problema de la carga procesal, sin embargo, se debe imponer sanciones mas fuertes en cuanto a la revocacion civil o a la suspension del permiso.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

Los accidentes de tránsito por alcohol, no tiene nada que ver con los casos donde se aplica el principio de oportunidad.

Esto viene más porque en el Perú no existe una política de control adecuada, que si bien existen en la norma, en la realidad no son aplicados.

Es necesario un plan de control interinstitucional como el que existe en México.

.....

.....

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274° del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿por qué?

Loake recordar que sino es en delito cuando registrar un grado de alcohol superior a los 0.5 gramos por litro en sangre (conductores de vehículos particulares) y 0.25 (choferes de transporte público).

Sin embargo a mi parecer si debe sancionar la simple ingesta de alcohol por más mínima que sea.

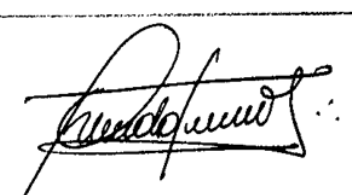
Ya que estos volves volación con la masa muscular de los conductores.

8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?

Si se debe uniformizar ya que la responsabilidad del conductor no son solo los pasajeros de su unidad de transporte si no tambien los peatones.

¿Algo más que desee agregar / comentarios / sugerencias?

Los sanciones para los conductores ebrios
deben ser más rápidas y severas. Desde
el pago de la reparación civil, hasta la
imposibilidad de volver a conducir.
Pero para eso se necesita una reestructuración
del sistema.

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado
CHENDA TINEO CHRISTIAN M. ABOGADO REG. CALN 1354	

GUÍA DE ENTREVISTA
Dirigido a Experto

**TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y EL DERECHO A LA
SEGURIDAD VIAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016**

Entrevistado: Milciades Pablo Rojas Eusebio
Cargo: Abogado Civil Institución: Abogado litigante

OBJETIVO GENERAL

Determinar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:

Las medidas adoptadas son las constantes operativos
policiales, los comerciales de radio y Televisión,
proponer la campaña del amigo elegido, la
restricción del horario de venta de licor, etc.

2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?

La idea es buena, sin embargo estas medidas
no fueron tomadas como se debería, por ejemplo
en el caso del programa del amigo elegido o conductor

designado, se exigía a los locales que expiden bebidas alcohólicas a proveer en forma gratuita bebidas no alcohólicas al amigo elegido; cosa que no se tomó en serio en nuestro país.

3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?

Que tanto el Ministerio de Transportes, Salud y Educación, deben trabajar conjuntamente con la Policía Nacional para elaborar un plan de contingencia frente a esta problemática. Así como también se hace falta leyes mas severas para quienes conducen en estado de ebriedad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué?

Conducir en estado de ebriedad forma parte de Delito Común y por lo tanto si es encontrado conduciendo en este estado, se constituye en flagrancia y si

pena privativa de libertad.

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

Si bien es cierto que el Principio de Oportunidad es una herramienta eficaz para muchos abogados y ayuda a disminuir la carga procesal; también en estos delitos llamados menores es una manera de permitir en estos casos que los accidentes y pérdidas humanas continúen. A mi parecer se debe seguir aplicando pero las sanciones deben ser eficaces.

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

Como dije anteriormente, el Principio de Oportunidad es una salida rápida para los infractores y al no sancionar efectivamente a los conductores ebrios, hace que estos se sientan confiados y que en una próxima oportunidad puedan ocasionar accidentes cobrando víctimas mortales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274° del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿porque?

Actualmente el grado de alcohol es de 0.55 gramos x LT en vehículos particulares y 0.25 g x LT. en vehículos de Transporte público; lo que equivale a 3 vasos de Cerveza o 1 vaso de vino; Sin embargo estos valores varían con la contextura de las personas. Por lo tanto estos índices deberían bajar a Cero.

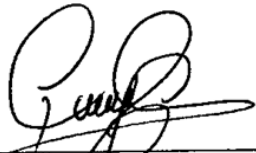
8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?

Los daños ocasionados son los mismos, no solo se pone en peligro la vida del propio infractor; sino También se pone en peligro la vida de quienes nos acompañan y de los peatones. Por lo tanto SI

debe uniformizar las penas en estos casos.

¿Algo más que desee agregar / comentarios / sugerencias?

Los sanciones a quienes sean encontrados
manejando en estado de ebriedad deberían
ser ejemplares y quitarles la condición de
conducutores y solo así evitaremos mas accidentes

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado
<p>I. PABLO ROJAS EUSEBIO ABOGADO REG. C.A.L. 12830</p>	

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a Experto

TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBriedad Y EL DERECHO A LA
SEGURIDAD VIAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016

Entrevistado: Hector A. MADRIGAL MUÑOZ
Cargo: ABOGADO, Registrador en Institución: MADRIGAL & ASOCIADO
Derecho Penal y Ciencias Políticas

OBJETIVO GENERAL

Determinar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad?

Explique:

Entre de las medidas tienen las sanciones Administrativas y las contempladas en el Código Penal, que a mi opinión no son suficientes, porque los accidentes de tránsito por la ebriedad del conductor se siguen dando en igual proporción que años anteriores. Las medidas son mínimas por que no surge los efectos que se requiere, falta intervención del Estado en promover campañas de prevención de los accidentes de tránsito por la conducción en estado de ebriedad.

2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?

No las considero eficaces por la misma razón que no son notorios y no es un trabajo del Estado en este tema, además porque los resultados que se obtiene día a día en Lima Metropolitana se es elevada que los accidentes de tránsito ocasionados por conductores borrachos siguen ocurriendo.

Asimismo en nuestra población existe una conciencia de no

ampliar la ley, debido al clima de corrupción de los representantes del Estado, y por ello que el Gobierno debe estar por el cumplimiento de las leyes en defensa de sus miembros.

3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?

Uno de los medidas que recomendaría serían, a nivel educativo campañas de Seguridad Vial en los Centros educativos en los niveles de Infantil y Primaria, a fin de que los niños sean los ángeles de transmisión a los padres sobre los peligros de conducir ebrios, en lo relacionado a la fiscalización el aumento de los operativos coordinados entre la PNP y Ministerio Público para el mayor control a los conductores ebrios y de los ancianos que sufren de incapacidad que influye hasta la detención e inhabilitación para conducir. A la población recomendaciones sobre los peligros que influye conducir en estado de ebriedad. Mayor control de los operadores de tránsito (PNP, RP, PD) a fin de hacer cumplir la ley y no caer en actos de corrupción de conductores que no asuman su culpa.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué?

Si, considero necesario que el juez imponga una pena privativa de libertad a los conductores que maneja en estado de ebriedad, debido a que con esta medida el conductor pasaría más de dos veces en conducir luego de haber ingerido bebidas alcohólicas.

Asimismo sería una buena medida para prevenir los accidentes de tránsito ocasionados por la alcoholización en el conductor, así el juez imponga una pena mínima para cumplir y reduciría a mi opinión la comisión de este delito.

Deben acordar con la autoridad no gubernamental
especialistas en temas de seguridad vial a fin de
intercambiar propuestas y aplicar las para la prevención
de accidentes en tráfico urbano.

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

Sí, se debería de seguir aplicando el principio de
oportunidad en el delito de conducción en estado
de ebriedad, porque permite resolver los procesos
de manera rápida, poniendo al imputado
a prueba las buenas intenciones de la denuncia penal
y con esto evitando de que sea privado de su
libertad y sea internado en un centro de reclusión
donde el procesamiento penalización este presente
en todos los casos del país.

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

No, a mi administración no existe una relación
directa entre la aplicación del principio de oportu-
nidad en el conductor ebrio con el aumento de
los accidentes de tránsito por esta causa, ya
que dejar de aplicar el principio de oportunidad
aumentaría la carga procesal y asuquearía el
problema judicial, porque se diletaría el tiempo
de investigación y el imputado pasaría a ser
abogado el proceso para los principios del delito.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274° del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿por qué?



Si, es necesario reducir el grado de alcohol a 0.2 g/l a fin de que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad, por que actualmente la norma actual es 0.5 g/l y este limite a guisa de pedrada ya que a otros países incluso se ha aplicado el plan Teleconia pero, en dicho no se permite que una persona luego de ingerir bebidas alcohólicas conduzca un vehículo automotor, debido al riesgo que conlleva esta acción.

8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?

Si, porque no debería existir diferencias entre uno u otro conductor ya que el peligro radica en la disminución de las capacidades de este frente a la conducción de un vehículo y la persecución en la vía, es por ello que tanto los conductores de vehículos particulares como los de transporte público y carga deben de ser uniformizados respecto al límite de grado de alcohol en la sangre permitido.

¿Algo más que dese agregar / comentarios / sugerencias?

Los legisladores deben de revisar las actuales normas legales y poder modificarlas a efectos de que dicho delito sea sancionado de manera efectiva, con penas más severas a efecto que se disminuya los accidentes de tránsito en la mayor parte del Estado en sus diversas instituciones encargadas en la prevención de accidentes de tránsito.

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado
 <p>Héctor W. Madriaga Alvarez ABOGADO Reg. C.A.L. N°15398</p>	

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBriedAD Y EL DERECHO A LA SEGURIDAD VÍAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016

Entrevistado: Stiwari Humberto AUGURTO ROOM

Cargo: Perito Investigador de Accidentes de Tránsito Lima – Callao.

Institución: PNP – Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito Lima

OBJETIVO GENERAL

Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

- 1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:**

Una de las medidas del Estado son los operativos de alcoholemia realizado por la Policía Nacional del Perú en puntos estratégicos de la ciudad de Lima Metropolitana pero que a su vez son insuficientes en razón a que no son constantes, así como la poca asistencia en la instrucción de los conductores de Empresas de Transporte quienes no asisten a los cursos de sensibilización, que a la larga afecta a la desinformación y poca importancia para el respeto de las normas de tránsito.

- 2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?**

No, por ejemplo en nuestro caso la falta de apoyo logístico y aparatos de alcoholemia debidamente calibrados, disminuye la efectividad en el control de ingesta de alcohol en los conductores, así como falta de personal policial para realizar operativos permanentes en forma inopinada con apoyo del Ministerio Público, además que existe falta de apoyo respecto a gestionar charlas de seguridad vial y sensibilización a los conductores de transporte público y privado. Además que las sanciones no son eficientes ya que los conductores no toman importancia debida de lo peligroso de su accionar, razón por la cual no se ha logrado disminuir los índices de accidentes por la ingesta de alcohol en el conductor.

3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? Explique:

Las acciones de prevención que realiza la PNP son de brindar charlas y cursos a fin de neutralizar los accidentes de tránsito a nivel Nacional, generando mayor atención en el sistema Educativo, preferentemente a la Educación Inicial y Primaria, dotando de personal capacitado en temas de Seguridad Vial para que se cree una nueva mentalidad vial, basado en el respeto a la vida.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué?

El aumento de la pena no ha generado la disminución de accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad, debido a que los imputados valiéndose de cualquier argucia jurídica avalado por el pobre accionar judicial salen bien librado de estos procesos, lo que recomendaría es que el conductor que maneje ebrio al menos se le sea impuesto una pena mínima como lo establece el código penal que es de seis meses, ya que a mi opinión recién con ello los conductores que intenten manejar ebrios lo pensarán más de dos veces.

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

Dependiendo de la forma y circunstancia, esto quiere decir si el conductor es intervenido por primera vez y que no haya causado daño alguno podría aplicarse el principio de oportunidad, considerando su record de infracciones, pero si esta persona ha incurrido nuevamente o causado daños a terceros, se debe aplicar lo que la Ley señala, por lo que la pena por el delito de ebriedad debe ser efectiva.

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

Si, ya que el principio de oportunidad su finalidad es evitar la carga procesal, para el caso concreto se tiene sin cuidado que la comisión de este delito afecta gravemente la seguridad vial, el derecho a la vida y derecho de tránsito, ocasionando miles de muertes cada año, a mi consideración por la falta de sanciones ejemplares es que los conductores no concientizan el riesgo de manejar ebrio.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

7. **¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274° del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿porque?**

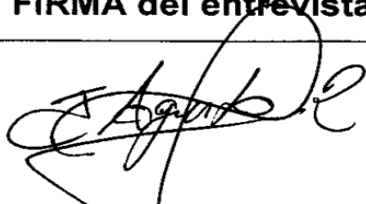
En la actualidad el grado de ingesta de alcohol es de +0.5 G/L para vehículos particulares y +0.25 G/L para vehículos de transporte público y de carga, grado de alcohol que sigue siendo un peligro para la conducción de vehículos motorizados y no tan solo para los conductores sino también para los peatones ocasionado accidentes de tránsito en sus diferentes modalidades (Choque, Atropello, Despiste, Incendio) considerándose que si se debería reducir el grado permitido de alcohol a los conductores de transporte privado y público en un grado menos a 0.10 G/L para evitar de esa manera alteración de sus facultades psicomotoras en la conducción.

8. **¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?**

Como mencione en la pregunta anterior se dejen homologar criterios y una persona que conduce un vehículo particular es igual de peligroso que uno de transporte público o de carga, por lo que se sugiere reducir hasta -0.10 G/L (diez gramos de alcohol por litro de sangre).

¿Algo más que dese agregar / comentarios / sugerencias?

Mientras que el conductor no cambie su pensamiento que el conducir un vehículo en estado de ebriedad es un riesgo que puede terminar con su vida y la de otros, además que el Estado debe hacer prevalecer la Ley para evitar mas muertes y lesiones a causa de los accidentes de tránsito.

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado
<div style="border-top: 1px dashed black; width: 100px; margin: 0 auto; margin-bottom: 5px;"></div> <div style="text-align: center;"> SO - 30470550 STHIVAR H. AGURTO ROOM SO SUPERIOR PNP Perito en Accidente de Tránsito </div>	

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBriedAD Y EL DERECHO A LA SEGURIDAD VÍAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016

Entrevistado: Elmer ASENJO BRAVO

Cargo: Investigador de Accidentes de Tránsito

Institución: PNP – Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito Lima Sur

OBJETIVO GENERAL

Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

- 1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:**

--- Respecto a la Policía, se viene realizando operativos para detectar y sancionar a los conductores en estado de ebriedad y de esta forma no se llegue al nivel siguiente que en causar daños y lesiones, para el cumplimiento de estas medidas la PNP cuenta con equipo tecnológico (alcoholímetros) capaces de detectar si el conductor esta ebrio y su grado de alcohol en el organismo, además de evaluar mediante el Test de Hogan la influencia de alcohol en el conductor, observando sus movimientos corporales.

- 2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?**

--- No, se necesita una mayor fiscalización por parte del Estado a través de sus diferentes órganos de control como son la Policía, Ministerio Público, Gobiernos Regionales y Locales así como una campaña de sensibilización a las normas de tránsito.

- 3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? Explique:**

--- Se debe de unificar criterios con otras instituciones del Estado, por ejemplo se puede coordinar con el Ministerio de Educación para dictar charlas de seguridad vial y respeto a las normas de tránsito a los niños y adolescentes de educación básica, también operativos en coordinación con la Fiscalía para detectar infractores y que sean sancionados de manera ejemplar.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué?

--- Puede ser una buena medida, pero apuesto por una reforma educativa y de concientización mediante el cual podamos corregir este comportamiento de tal forma de hacer una cultura de prevención y seguridad vial, para poder comprender que esta conducta es dañina, desterrando de esta manera el binomio alcohol y vehículo.

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

--- Puede ser una alternativa para poder sancionar con pena efectiva a los conductores ebrios, y con ello reducir los índices de accidentes por este motivo, ya que actualmente el conductor solo recibe una sanción económica y su caso se archiva.

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

--- Sí, porque desde su entrada en vigencia los índices de accidentes de tránsito ocasionado por la conducción en estado de ebriedad no ha disminuido, por lo que este mecanismo legal debería ser revisado por las autoridades competentes.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274º del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿porque?

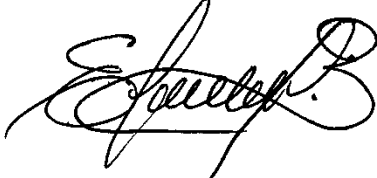
--- Por mi experiencia en este campo, si debería ser reducido el grado de alcohol porque según estudios realizados nuestro organismo ante el consumo mínimo de alcohol se altera de manera sustancial su sentido de percepción y atención así como su coordinación psicomotora, representando un peligro potencial al momento de conducir un vehículo automotor.

8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?

--- Si, ya que la probabilidad de riesgo es igual para quien conduce un vehículo particular como de transporte público o carga, más aun que los que cometen mayores accidentes son los vehículos de uso particular.

¿Algo más que dese agregar / comentarios / sugerencias?

--- Que se divulgue a través de los medios de comunicación masiva, los peligros que conlleva conducir luego de haber ingerido bebidas alcohólicas, así sea lo más mínimo

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado
<p><small>BOGOTÁ - COLOMBIA</small></p> <p>SP - 31069221 Elmer Blaine ASENJO BRAVO SO Tco.1 PNP Perito Investigador de Acc. De Tránsito</p>	

GUÍA DE ENTREVISTA

Dirigido a Experto

TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBriedAD Y EL DERECHO A LA
SEGURIDAD VIAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016

Entrevistado: Elizabeth A. RODRIGUEZ AREVALO
Cargo: ASISTENTE INSTITUCIONAL Institución: DPMIS & ASOCIADOS

OBJETIVO GENERAL

Determinar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:

Las medidas adoptadas son la prevención y sensibilización por parte de las distintas autoridades, pero muchas veces dichos medidas no cumplen su finalidad, ya que los accidentes por conducción en estado de ebriedad son muy frecuentes.

2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?

No, ya que de manera diaria se ve disminuir los accidentes, existe un incremento; y todo esto es por falta de la correcta prevención por parte de las distintas autoridades.

3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?

dos entidades como la Policía, Fiscalía, Poder Judicial y Municipalidades deberían realizar publicidad y otras de la norma, respecto a la comisión de dicho delito, como lo son los posibles penas conforme al Código Penal. Si bien es cierto que si dichos autoridades defuncionaran en los distintos medios de comunicación, dichos congresos, propiamente en un nivel menor de accidentes, gracias a la insistencia en brindar información a la población.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué?

No, ya que no creo que la pena puritana de libertad
garantice o asegure que los que cumplen condena
por dicho delito, hagan algun cambio en
su vida al no conservar alcohol y luego manifestar,
al contrario lo mas seguro es que dicho interno
exhiba conductas de Rb. de mas alto grado de

...peligrosidad.

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

Si, ya que dicho mecanismo legal otorga oportunidad de suspensión de comisión de nuevo delito, en consecuencia el moqistio de lori duraria dicha acción con la finalidad de Reusir un meduado.

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

No, ya que asi no se aplique dicho principio de oportunidad, no garantiza la disminucion de accidentes de tránsito por conducir de vehiculos en estado de ebriedad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274° del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿por qué?

Si, por el motivo de que el grado de ingesta de alcohol que existe en nuestro país, me parece que los conductores ya no manejan con el estado de ebriedad, por ello se debería analizar normas y buscar en busca de una posible solución.

8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?

Si, ya que de alguna manera se está haciendo una discriminación en relación a conductores de vehículos que brindan servicio público y/o privado, de forma en nuestro país debería ser igual para todos los conductores.

Lo que deseo agregar es que en primer
propia no encuentro interés por parte de las
autoridades en cuanto a brindar información
a toda la población.

Elizabeth A. Madriaga Arevalo
ABOGADA
Reg. C.A.L. N° 68983

[Handwritten signature]

GUÍA DE ENTREVISTA

TÍTULO: EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y EL DERECHO A LA SEGURIDAD VIAL EN LIMA METROPOLITANA 2014- 2016

Entrevistado: Abogado Máximo ALVITES ALAYO CAL N° 68303
Cargo: Especialista en Derecho de Tránsito y Seguridad Vial Lima Norte
Institución: Estudio de Abogados ALVITES & ASOCIADOS

OBJETIVO GENERAL

Analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana entre los años 2014-2016.

Preguntas:

1. ¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad? Explique:

--- Una de las medidas fue la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial con la participación de un representantes de diferentes entidades del Estado, como Ministerio Público, PNP, Ministerio de Educación, Salud, Municipalidades para contrarrestar los índices de accidentes suscitados en nuestra país, pero lamentable estas medidas no vienen siendo eficaces, hace un año se instauró el proceso de Flagrancia de varios delitos entre ellos la conducción en estado de ebriedad, cuya finalidad es acelerar los procesos para emitir una sentencia, pero para el delito de conducción en estado de ebriedad la sanción sigue siendo pecuniaria, y en otros casos penas limitativas de derecho como inhabilitación o suspensión temporal para conducir un vehículo, acciones que no han logrado reducir los índices de accidentes de tránsito.

2. ¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? SI/NO ¿Por qué?

--- No, porque los índices de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana sigue en aumento, lamentablemente las autoridades encargadas de fiscalizar y elaborar políticas de prevención brillan por su ausencia, la Policía Nacional no cuenta con personal y logística suficiente para un perenne control de fiscalización a los conductores, la Fiscalía solo en algunas ocasiones participa en los operativos de alcoholemia.

3. ¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana? Explique:

--- Ante el incremento de accidentes de tránsito por la conducción en estado de ebriedad, el Gobierno debe promover políticas preventivas tales como: implementar una política de salud mental para todos los conductores de transporte público, privado y de carga, incidir en la sensibilización de la ciudadanía y la reeducación vial mediante arduas campañas que se dirijan a escuelas, distritos, centros laborales, también de una modificación en el tratamiento penal como es la disminuir del grado de alcoholemia de 0.5 a 0.2 G/L, homologar tanto a los conductores de vehículo particular como a los de transporte público y carga que el límite sea 0.2 G/L, y que la sanción sea efectiva, es decir se imponga la pena que establece el Art. 274 del Código Penal así sea por un mínimo tiempo.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar los argumentos jurídicos para la aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana.

4. ¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa? SI/NO ¿Por qué? SI/NO ¿Por qué?

--- Si, y está dentro de las facultades de un Juez, porque como se ha podido evidenciar la sanción pecuniaria para estos infractores no ha dado resultado, puesto que no se ha logrado reducir la comisión de este delito, por el contrario anualmente se intervienen más de 10 mil casos de conductores en estado de ebriedad a nivel nacional, cifra alarmante.

5. ¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad? Explique:

Considero que se deje sin efecto la aplicación del principio de oportunidad, debido a que es una herramienta que es aprovechada por irresponsables conductores para salvarse de una condena, asimismo este delito cuya perpetración afecta directamente a la colectividad, debe ser tratado no como un delito menor o de poca importancia, ya que como es sabido a través de análisis estadísticos, es la tercera causa de mortalidad en nuestro país.

6. ¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad? SI/NO ¿Por qué?

Si porque al solo sancionar al conductor con una multa o pago reparatorio relativamente irrisorio, se crea un concepto de impunidad, ya que el conductor sabe que su inconducta no será sancionada de manera ejemplar.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Determinar si el grado de alcoholemia establecido en el Art. 274 del Código Penal, ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana durante los años 2014-2016.

- 7. ¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274° del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad? SI/NO ¿porque?**

Considero que se debe de reducir hasta 0.0 G/L, es decir que si una persona ha ingerido licor no debe manejar y/o conducir un vehículo, así lo haya realizado en mínimas cantidades puesto que aumentaría el riesgo de participar en un accidente de tránsito.

- 8. ¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga? SI/NO ¿Por qué?**

Si, tanto los conductores de vehículos particulares como de servicio público, carga y mercancías deben tener un límite igualitario en el grado de ingesta de alcohol, puesto que a partir de 0.2 G/L se presentan problemas en la percepción y atención del conductor.

¿Algo más que dese agregar / comentarios / sugerencias?

La inseguridad vial, es un problema público que ha causado miles de muertes en nuestro país y por tal las autoridades deben tomar cartas en el asunto y dar soluciones eficaces para disminuir los accidentes de tránsito por la ingesta de alcohol.

SELLO del entrevistado	FIRMA del entrevistado
<p>----- Elmer M. ALVITES ALAYO CAL N° 68303 ABOGADO</p>	

ENTREVISTA REALIZADA AL DR. LUIS E. QUISPE CANDIA

**PRESIDENTE DE LA ONG LUZ ÁMBAR
(31/MAYO/2017)**



Anexo N° 5

Criterios de recolección de datos

N°	PREGUNTAS	CRITERIOS
1	¿Cuáles son las medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad?	Medidas adoptadas por el Estado para prevenir los accidentes de tránsito.
2	¿Considera eficaces las medidas adoptadas por el Estado, en la prevención de los accidentes de tránsito ocasionados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?	Eficacia de las medidas adoptadas por el Estado.
3	¿Qué medidas interinstitucionales recomendaría para disminuir los accidentes de tránsito generados por la conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana?	Recomendaciones para reducir los accidentes de tránsito originados por la conducción en estado de ebriedad.
4	¿A su criterio se debería de sancionar con pena privativa de la libertad a quienes comenten el delito de conducción en estado de ebriedad, a fin de reducir los niveles de accidentes de tránsito por esta causa?	Establecer pena privativa de libertad para el delito de conducción en estado de ebriedad.
5	¿Respecto al Art. 2 del Código Procesal Penal, en cuanto al principio de oportunidad, este mecanismo legal debería seguir siendo aplicado para el delito de conducción en estado de ebriedad?	Aplicación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad.
6	¿Tiene alguna relación la aplicación del principio de oportunidad, con el aumento de accidentes de tránsito originados por la conducción de vehículos en estado de ebriedad?	Relación de los accidentes de tránsito con la aplicación del principio de oportunidad.
7	¿A su consideración, se debería reducir el grado de ingesta de alcohol por litro de sangre establecido en el Art. 274° del Código Penal, para que se configure el delito de conducción en estado de ebriedad?	Analizar el grado de alcohol en la sangre.
8	¿Se debería de uniformizar criterios respecto al grado de alcohol en la sangre sancionado para los conductores de vehículos particulares, así como los de uso de transporte público y de carga?	Uniformizar el grado de alcohol tanto para conductores de vehículos particulares como de transporte público y carga.
9	Algo más que desea agregar/ comentarios / sugerencias.	Opinión, criterios y sugerencias.

Anexo N° 06

Matriz de Entrevistados

POSICIÓN NUMÉRICA	APELLIDOS Y NOMBRES	PROFESIÓN / OCUPACIÓN
01	Luis QUISPE CANDIA	Abogado/ Presidente de la ONG Luz Ámbar
02	Dr. Christian Michael CHENDA TINEO	ABOGADO / Especialista en derecho penal.
03	Milciades Pablo ROJAS EUSEBIO	ABOGADO / Especialista en derecho de tránsito y seguridad vial.
04	Héctor MEDRIAGA ALVAREZ	Abogado / Litigante especialista en derecho de tránsito.
05	Stiwar Humberto AUGURTO ROOM	Perito en investigación de accidentes de Tránsito / PNP
06	Elmer ASENJO BRAVO	Perito en investigación de accidentes de Tránsito / PNP
07	Elizabeth MADRIAGA AREVALO	Abogada / Litigante, especialista en derecho penal,
08	Elmer ALVITES ALAYO	Abogado / Litigante, especialista en derecho de tránsito y seguridad vial.

Anexo N° 07
Matriz de Confiabilidad

ESPECIALIDAD DE LOS ENTREVISTADOS		
N°	APELLIDOS Y NOMBRES	CARGO
01	Luis QUISPE CANDIA	Presidente de la ONG LUZ AMBAR, con más de 25 años de experiencia en temas de seguridad vial
02	Dr. Christian Michael CHENDA TINEO	Abogado, Especialista en Derecho Penal y Ciencias Políticas, con más de 10 años de experiencia.
03	Milciades Pablo ROJAS EUSEBIO	Abogado, Especialista en derecho de Tránsito y seguridad vial, con más de 9 años de experiencia.
04	Héctor MEDRIAGA ALVAREZ	Abogado y Sociólogo, Especialista en Derecho Penal y Ciencias Políticas, con más de 27 años de experiencia.
05	Stiwar Humberto AUGURTO ROOM	Perito en Investigación de Accidentes de Tránsito, con más de 25 años de experiencia, labora en la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito Lima.
06	Elmer ASENJO BRAVO	Perito en Investigación de Accidentes de Tránsito, con más de 25 años de experiencia, labora en la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito Lima.
07	Elizabeth MADRIAGA AREVALO	Abogada, realiza estudios post-grado en la USMP, especialista en Derecho Penal.
08	Elmer ALVITES ALAYO	Abogado, Especialista en Derecho de Tránsito y Seguridad Vial Lima Norte por más de 10 años.

Anexo N° 8

Principales abreviatura utilizadas

Art.	Articulo
Arts.	artículos
CPP.	Constitución Política del Perú
CP.	Código Penal
CNSV.....	Consejo Nacional de Seguridad Vial
D.S.	Decreto Supremo
INEI.....	Instituto Nacional de Estadística e Informática.
OMS.....	Organización Mundial de la Salud.
PNSV.....	Plan Nacional de Seguridad Vial